Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 5/91 DM 2,50
hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

Exklusiv im MEB:

Salonwagen Kaiser Wilhelm II.

Kaiserbahnhof Wildpark

Ein ganzes Haus für eine Modellbahn

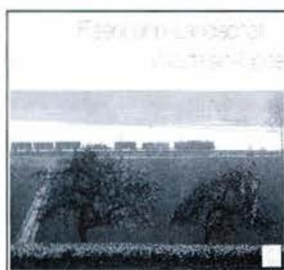
NEU: 7 SEITEN PRIVATE KLEINANZEIGEN!

Nachgeblättert in Sachen Eisenbahn

Nachschlagewerke und thematische Darstellungen sind heute unser Motto: Demgemäß haben wir einige Bücher für Sie ausgewählt. Die Palette reicht von Streifzügen per Eisenbahn durch die neuen Bundesländer bis hin zu den kleinen Schienensträngen im Wohn- oder Hobbyzimmer. Blättern Sie mit? Unser Service für Kurzentschlossene: Bestell-Coupon ausfüllen und an tp-Medienservice einsenden. Wir liefern umgehend an Ihre Anschrift.



Werner Walz
Deutschlands Eisenbahn
Geschichte, Organisation, Lokomotiven und Wagen
Die komplett überarbeitete Neuauflage des Standardwerkes zur deutschen Eisenbahngeschichte: Organisation und Technik, Lok- und Wagenpark, Historie und Zukunftsperspektiven. Sein besonderes Augenmerk richtete der Autor auf die Konsequenzen, die sich aus der Wiedervereinigung ergeben.
ca. 350 Seiten, ca. 350 Abb., davon ca. 40 farbig, geb., ca.
68,– Bestell-Nr. 01385



Wolfgang Klee
Eisenbahn-Landschaft Westfalen-Lippe
Bahnen in Westfalen-Lippe: Ruhrgebiet, Münsterland, das Märkische und die Weser, Lippe und Sauerland. Die schönsten Bilder (darunter mehrere doppelseitige Panorama-Farbaufnahmen) bilden das Herzstück dieses großzügig gestalteten Bandes.
136 Seiten, 144 Abbildungen, davon 16 farbig, gebunden,
58,– Bestell-Nr. 30244



Wolfgang Messerschmidt
Lokomotivtechnik im Bild
Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven
Schritt für Schritt wird faktenreiches Wissen über Rad, Schiene und Antrieb, über Maschinen, Fahren und Bremsen, Stromlinie und Lokomotivdesign vermittelt. Neben den modernen Elektro- und Diesel-Traktionen wird auch die Dampflok-Technik von gestern ins Bild gesetzt.
220 Seiten, 245 Abbildungen, davon 35 farbig, gebunden,
59,– Bestell-Nr. 01384



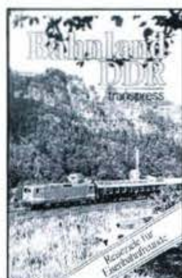
Wolfgang Klee
Nord-Süd
Die Nord-Süd-Strecke ist eine der wichtigsten Bahnverbindungen in der Bundesrepublik. Die spektakuläre Schienentrasse, deren Herzstück die Strecke Hannover – Würzburg bildet, wird in dieser ansprechenden Dokumentation ausführlich dargestellt.
192 Seiten, 238 Abb., davon 30 farbig, Großformat, geb.,
59,– Bestell-Nr. 01361



Wollny / Fiegenbaum
Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn 1979–1988
Die Dampflokzeit ist auch bei der Reichsbahn vorüber. Dieser großartige Bildband gibt einen Überblick über die letzten Höhepunkte des Dampfbetriebs im Liniendienst. Der Textteil gibt genau Auskunft über Neubau- und Reko-Programme, nennt Baudaten und macht Stationierungsangaben.
192 Seiten, 192 Abb., davon 24 farbig, Querformat, geb.,
69,– Bestell-Nr. 01307



Alfred B. Gottwaldt
Reichsbahn-Album
Alfred B. Gottwaldt zeigt 500 Bilder aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Die alte Reichsbahn-Atmosphäre wird noch einmal lebendig: Mit ihren Zeitungswagen und Würstchenkarren auf den Bahnsteigen, mit den Lokomotiven und Wagen.
426 Seiten, 500 Abbildungen, Großformat, gebunden,
69,– Bestell-Nr. 10447



Kirsche
Bahnland DDR
Eisenbahn-Reiseziele in der ehemaligen DDR, alle Museumslokomotiven und technische Denkmale werden in Wort und Bild vorgestellt.
424 Seiten, 290 Abb., gebunden,
29,80 Bestell-Nr. 70288



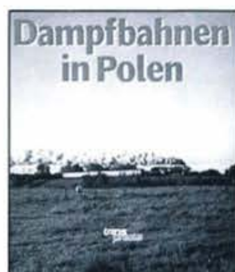
Lexikon der Eisenbahn
Neu überarbeitetes und ergänztes Standardwerk mit über 1100 Abbildungen, darunter mehrseitigen Bildtafeln.
848 Seiten, mehr als 1100 Abb., gebunden,
58,– Bestell-Nr. 70160



Hons
Bergbahnen der Welt
Zahnradbahnen, Standseilbahnen und Seilschwebebahnen (Groß- und Kleinkabinenbahnen, Sessellifte) weltweit werden vorgestellt.
308 Seiten, 197 Abb., gebunden,
36,– Bestell-Nr. 70475



Czepuck
Eisenbahnen in Afrika
Geschichtliches – Geschäftliches – Gegenwärtiges: Von den Anfängen bis zur Gegenwart werden Einblicke in die Geschichte der afrikanischen Eisenbahnen gewährt.
88 Seiten, 45 Abb., broschiert,
9,80 Bestell-Nr. 70432



Court / Schmidt
Dampfbahnen in Polen
In sechs ausgewählten Kapiteln wird der Einsatz von Dampfloks in den schönsten polnischen Landschaften vorgestellt.
144 Seiten, 140 Abbildungen, davon 131 farbig, gebunden,
48,– Bestell-Nr. 70706



Fromm
Das große Anlagenbuch für die Modelleisenbahn
Das Buch bietet für alle Wohnungsgrößen, für alle Spurweiten und für alle thematischen Anlagenwünsche eine Lösung.
272 Seiten, 437 Abb., 20 Tab., geb.,
19,80 Bestell-Nr. 70277

BESTELL-COUPON

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder senden Sie Ihre Bestellung an

tp-Medienservice
Französische Straße 13/14
Berlin 1086

tp MEDIEN SERVICE

Bitte liefern Sie mir:

___Bestell-Nr. 01385	à **68,–**
___Bestell-Nr. 30244	à **58,–**
___Bestell-Nr. 01384	à **59,–**
___Bestell-Nr. 01361	à **59,–**
___Bestell-Nr. 01307	à **69,–**
___Bestell-Nr. 10447	à **69,–**
___Bestell-Nr. 70288	à **29,80**
___Bestell-Nr. 70160	à **58,–**
___Bestell-Nr. 70475	à **36,–**
___Bestell-Nr. 70432	à **9,80**
___Bestell-Nr. 70706	à **48,–**
___Bestell-Nr. 70277	à **19,80**

Bitte informieren Sie mich kostenlos über Ihr weiteres Buchprogramm

☐ **Auto** ☐ **Luftfahrt** ☐ **Maritim** ☐ **Eisenbahn**

Versandkostenanteil Inland: 4,50 DM, ab 80,– DM Bestellwert frei; europ. Ausland 6,50 DM (nur Nachnahme)

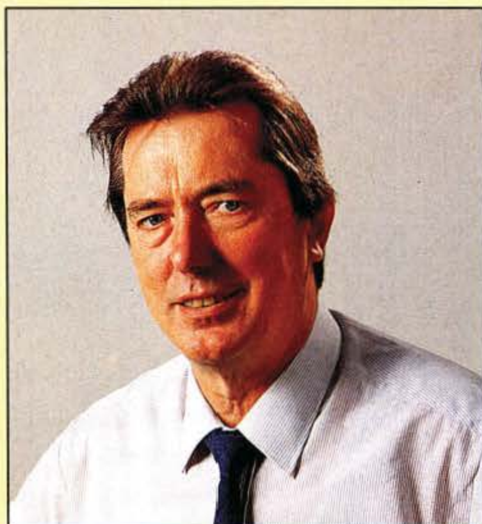
Name ______________________

Straße ______________________

PLZ/Ort ______________________

Unterschrift ______________________

Liebe Leser



der Salonwagen Seiner Majestät des deutschen Kaisers, Königs von Preußen, wurde 1943 als Prunkstück des Verkehrs- und Baumuseums in Berlin ausgelagert, um ihn vor Bombenschäden zu bewahren. Seitdem galt er als verschollen; wir berichten auf den Seiten 25 bis 27 über das Schicksal.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die Mitarbeiter des Museums für Verkehr und Technik in Westberlin nach dem Kleinod zu suchen begannen, als ihnen 1984 anläßlich der Übergabe der Betriebsrechte der Westberliner S-Bahn an die BVG Teile des seit der Stadtteilung in Westberlin gelegenen ehemaligen Verkehrs- und Baumuseums zufielen. Nachdem sie von ihren Dresdener Museumskollegen keine Auskunft über den Verbleib des Fahrzeuges erhalten hatten, gingen sie mit Hilfe des Bundespräsidenten und eines sowjetischen Botschaftsrates Spuren bis in die Sowjetunion nach.

Die zutiefst verärgerte Reaktion der Westberliner Museologen beim »Auftauchen« des Wagens in Dresden (1988 durch Mitteilung von Museumsdirektor Mucha) ist daher verständlich. Doch es bahnte sich eine Versöhnung an: Im Februar 1990 vereinbarten Herr Mucha und der Museumsbeauftragte der Reichsbahn, Herr Müller, den Wagen im Museum für Verkehr und Technik zu restaurieren und ihn danach dort aufzustellen. Die Vereinbarung wurde über Nacht zurückgenommen. Statt dessen wurde das Fahrzeug im Oktober 1990 in das Raw Potsdam übergeführt, um dort von der Reichsbahn selbst in den Ursprungszustand zurückversetzt und anschließend im Kaiserbahnhof Potsdam ausgestellt zu werden.

Da diese Aktion gegenüber dem Museum für Verkehr und Technik von keiner Seite mit keiner Silbe begründet wurde, reagierte man dort noch ungehaltener als 1988 und trat an die Öffentlichkeit. Den Potsdamern wurde in Presseberichten jegliche Qualifikation zum Restaurieren von Museumsfahrzeugen abgesprochen, den Dresdnenern wurden herbe Vorwürfe wegen der dilettantischen Aufbewahrung des wertvollen Wagens gemacht, was von diesen wiederum und berechtigt als ehrenrührig empfunden wird.

Alle bisher mehr oder minder emotional begründeten Schritte umgehen den Kern des Problems wie die Katze den heißen Brei: die Finanzierung. Weder die Deutsche Reichsbahn noch die Bundesbahn sind derzeit in der Lage oder willens, die geschätzten vier Millionen Mark für die Aufarbeitung bereitzustellen. Außerdem steht ein »Museum Kaiserbahnhof Potsdam« auf zu tönernen Füßen, als daß man da ein historisch wertvolles sechsachsiges 50-t-Fahrzeug sicher draufstellen könnte.

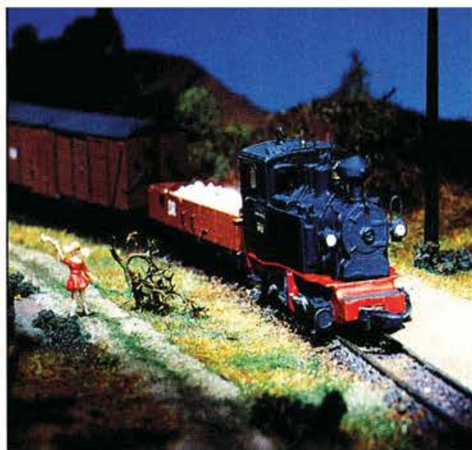
Was bleibt also weiter übrig, als von kompetenter Seite der Deutschen Reichsbahn neue Kontakte zum Museum für Verkehr und Technik herzustellen und das Schicksal des Wagens verbindlich festzulegen? Daß dabei Leistungen für das Raw Potsdam herausspringen, wäre in vieler Hinsicht wünschenswert. Daß dafür öffentliche Mittel benötigt werden, ist genau so unumgängliche Notwendigkeit wie die Unterstützung durch private Spender. Um sie zu gewinnen und das allgemeine Interesse zu wecken, gehört das Fahrzeug tunlichst rasch öffentlich gezeigt. Schließlich handelt es sich nicht um das Betriebsmittel einer Bahnverwaltung, sondern um ein Stück nationalen Kulturgutes.

F. Bauer

Der Zustand vom April 1991 (Titelbild) läßt ahnen, wie prunkvoll der deutsche Kaiser in seinem Salonwagen reiste. Die Aufnahme auf der Drehscheibe im Raw Potsdam entstand am 15. März 1991. *Fotos: Gaudlitz/Mühle (Titel); Burmeister*



RUBRIKEN





Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

9.5. Dampfsonderzüge zum Vatertag
auf der Strecke Nördlingen – Dinkelsbühl. Alle Züge bewirtschaftet.

19./20.5. Pfingsttreffen
mit Dampfzügen auf der Strecke Monheim – Fünfstetten. Einsatz: teilweise Länderbahnfahrzeuge.

25./26.5. Dampftage
im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, Führerstandsmitfahrten, Dampfzugfahrt (am Sonntag). Geplant: Ausstellung historischer Landmaschinen.

2.6. Eröffnung
Dampfbetrieb Nördlingen – Dinkelsbühl mit 50 0072 und 52 3548. Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., PSF 1316, W-8860 Nördlingen.

9.–11.5. Draisinentreffen
in Berlin auf dem Vereinsgelände Reinickendorfer Waldstraße 13d, W-1000 Berlin 51. Ausstellung: Motor-, Handhebel-, Fahrrad- und Mopeddraisinen. Beteiligung: AG Märkische Kleinbahn e.V., Museum für Verkehr und Technik, private Draisineneigentümer aus und um Berlin. An beiden Tagen Dampfzug des Vereins. Eintritt: incl. Fahrpreis für Dampfzug DM 4,–, Kinder DM 2,–. Info: Berliner Eisenbahnfreunde e.V. Geschäftsstelle, Stresemannstr. 30, W-1000 Berlin 61, Tel: 2 51 10 81.

18./19.5. Berliner Parkeisenbahn
auf 600-mm-Spur im FEZ Wuhlheide, 2 Züge der BPE, 1 Dampfzug mit Trümmerbahnlok Nr. 44, Info: FEZ, Postamt 1, PF 25, O-1170 Berlin, Tel: 6 30 76 72.

19.5. Pfingstfahrt
mit Lok 50 3606, ältere DR-Wagen von Oebisfelde nach Staßfurt, Eilsleben, Blumberg, zurück über Magdeburg, Barleben, in Staßfurt »Tag der offenen Tür«. Fahrpreis: 65,– DM Erwachsene, 35,– DM Kinder/Schüler, keine Platzreservierung, Fahrkarten nach schriftl. Anmeldung. Info: Kölner Eisenbahn-Club, Schubertstr. 24, W-5060 Bergisch-Gladbach 1, Tel: 0 22 04/6 33 43.

19.5/16.6. Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Dampftag im Museum, Führerstandsmitfahrten, Öffnungszeit 10–15 Uhr.

2.6. Museumszug im Ruhrtal
Dampfzugfahrten zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost

29./30.6. Sonderzüge
zur Veranstaltung »Kemnade International« Pendelverkehr von Hattingen/Ruhr und Herbede nach Blankenstein/Ruhr, von hier 200 m Fußweg zur Veranstaltung in der Wasserburg Haus Kemnade. Info: H. Vogelsang, Eisenbahnmuseum, Dr.-C.-Otto-Str. 191, W-4360 Bochum 5.

25.5. Modellbahnmarkt
Liebknecht-Schule, Welsleber Str., O-3300 Schönebeck, 10–15 Uhr. Kein gewerblicher Handel. Tischbestellung: Jürgen Krebs, Gethsemanestr. 2, O-3302 Barby

25.5. Schmalspurbahn im Mansfelder Land
Zweizugbetrieb auf schmalspurigem Netz des Mansfeld-Reviers, 2 Dampfzüge. Bei ausreichender Beteiligung Fahrplanversand per Nachnahme 10,– DM plus Porto. Info gegen Freiumschlag: T. Fischer, Weg am Hutberg 5, O-4250 Eisleben. Museumsfahrten: 25.5., 22.6., 13.7., 27.7., 10.8., 24.8., 21.9., 19.10. Info: Mansfeld Transport GmbH, W.-Schneider-Schacht, O-4250 Helbra.

25.5. Tauschmarkt
Modellbahn- und Spielzeugtausch, 9.00–14.00, Gaststätte »Glück auf«, O-9412 Schneeberg. Tischpreis: 5,– DM, Reservierung bis 18.5. an: P. Lorenz, Forststr. 13, O-9412 Schneeberg.

25./26.5. Plandampf in Thüringen
Planzugbespannung mit 94 1292 zwischen Schleusingen, Suhl und Ilmenau. Einzahlungen bis 30.4.: 25.5.: 25,– DM, 26.5. 20,– DM, für beide Tage 40,– DM per Verrechnungsscheck oder Postanweisung an: Manfred Schultz, Amtsstr. 6, O-6060 Zella-Mehlis. Bei Kostendeckung Teilnehmerkarte, Liste der mit Dampf bespannten Züge, Verzeichnis von Privatquartieren in Zella-Mehlis.

25./26.5. Feldbahnfest
mit Streckeneröffnung, Gesamtstrecke 1,2 km, Rahmenprogramm. Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt/M 90,

1.6. Automodell-Börse
in Gaststätte »Haus Lößnig«, Willi-Bredel-Str., O-7030 Leipzig, 10–15 Uhr. Tischbestellung: Matthias Günsel, Artur-Hoffmann-Str. 88, O-7030 Leipzig, Tel: 31 20 42.

8. 6. nach Potsdam
mit VT 08 von Braunschweig, Helmstedt nach Wildpark. Ausflugsprogramm in Potsdam, Rückfahrt ab Potsdam Stadt.

29.6. nach Schwerin
mit VT 08 über Helmstedt, Marienborn, Magdeburg. Freizeitprogramm in Schwerin. Anmeldung: Eisenbahnfreunde Helmstedt, Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, W-3333 Büddenstedt 1, Tel: 0 53 52/64 71.

8./9.6. Sonderfahrt in Polen
auf 600-mm-Netz der ehem. Bromberger und Wirsitzer Kreisbahn bei Bialosliwie, Naklo und Koronowo mit Museums-Dampflok Px38. Info: F. Schmidtendorf, Dorpatweg 7, W-4400 Münster, Tel.: 02 51/27 43 63.

8./9.6. Eisenbahnwochenende
im FEZ Wuhlheide, Dampffahrten mit Trümmerlok, »Tag der offenen Tür«, Bw- und Stellwerksbesichtigungen. Info: Frank Tinius PA 1, PSF 25, O-1170 Berlin, Tel: 6 30 75 33.

15.6. Sonderzug
von Wolfsburg, Oebisfelde, Magdeburg nach Halberstadt und zurück. Einsatz: Lok 50 3605 mit Wagen der DR.
Fotogüterzug ab Halberstadt – Frose – Halberstadt, 15 Güterwagen, 2 Bg-Wagen für Teilnehmer, Lok 50 3606 und 50 3708.

29.6. Sonderzug
von Oebisfelde zu Ortsfeierlichkeiten in Jävenitz, von dort Fotosonderzug über Gardelegen nach Letzlingen und zurück. Info: M. Frick, Raiffeisenallee 7b, W-3306 Lehre-Flechtdorf.

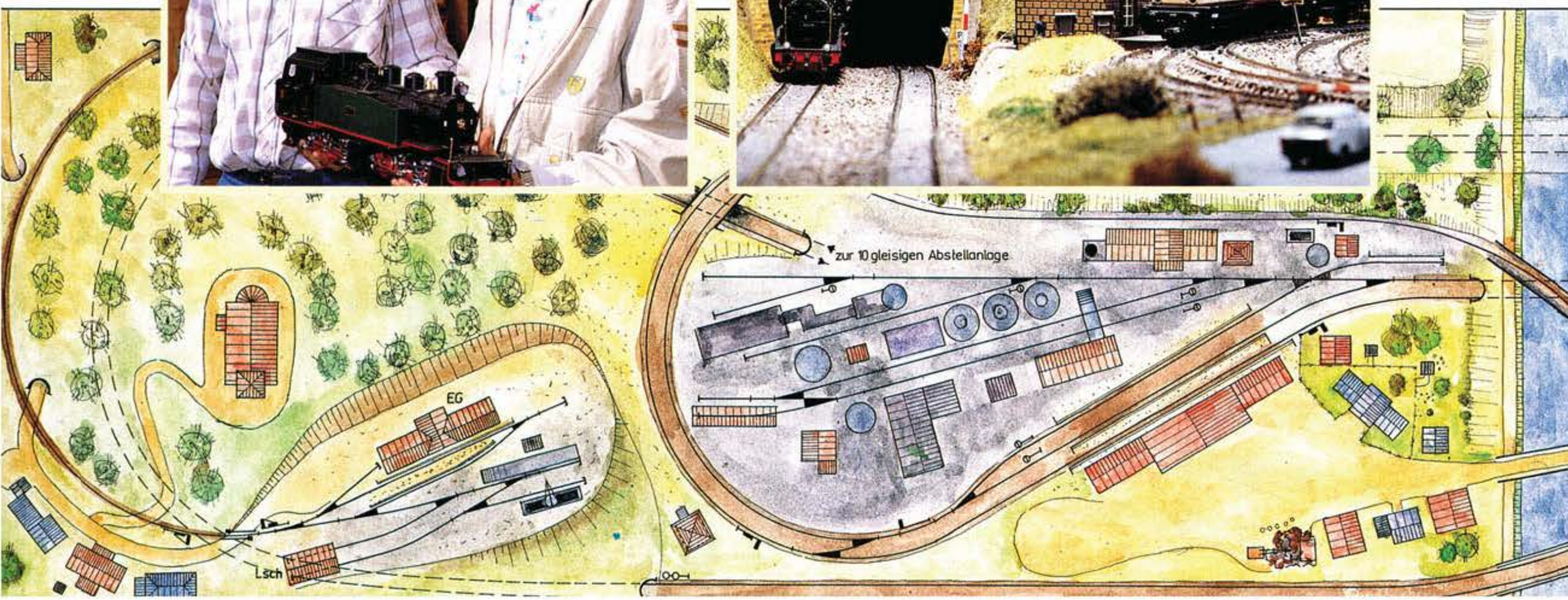
125 Jahre Halle (S) – Nordhausen
22./23.6. Fahrzeugschau Bf Sangerhausen, Ladestraße.
22.6. Einsatz von drei Nostalgie-Sonderzügen; wir veröffentlichen die genauen Fahrpläne in der Juni-Ausgabe des MEB.

Ein Haus für eine Bahn

»Wenn schon, denn schon«, sagte sich Glasermeister Michael Schulze aus Naumburg und baute aus einer alten Scheune ein ganzes Haus für die Modellbahn: Vorführanlage, Verkaufsraum und Bastelstube, alles unter einem Dach.
Im nachfolgenden Beitrag wurde die U-förmige Anlage (8,50 m x 4,20 m x 8,52 m) »aufgeklappt« und als gestreckter Gleisplan am unteren Rand der Seiten dargestellt.
Ein gestalterischer Kunstgriff, der der Anlagenvorstellung sicher nicht zum Nachteil gereicht.

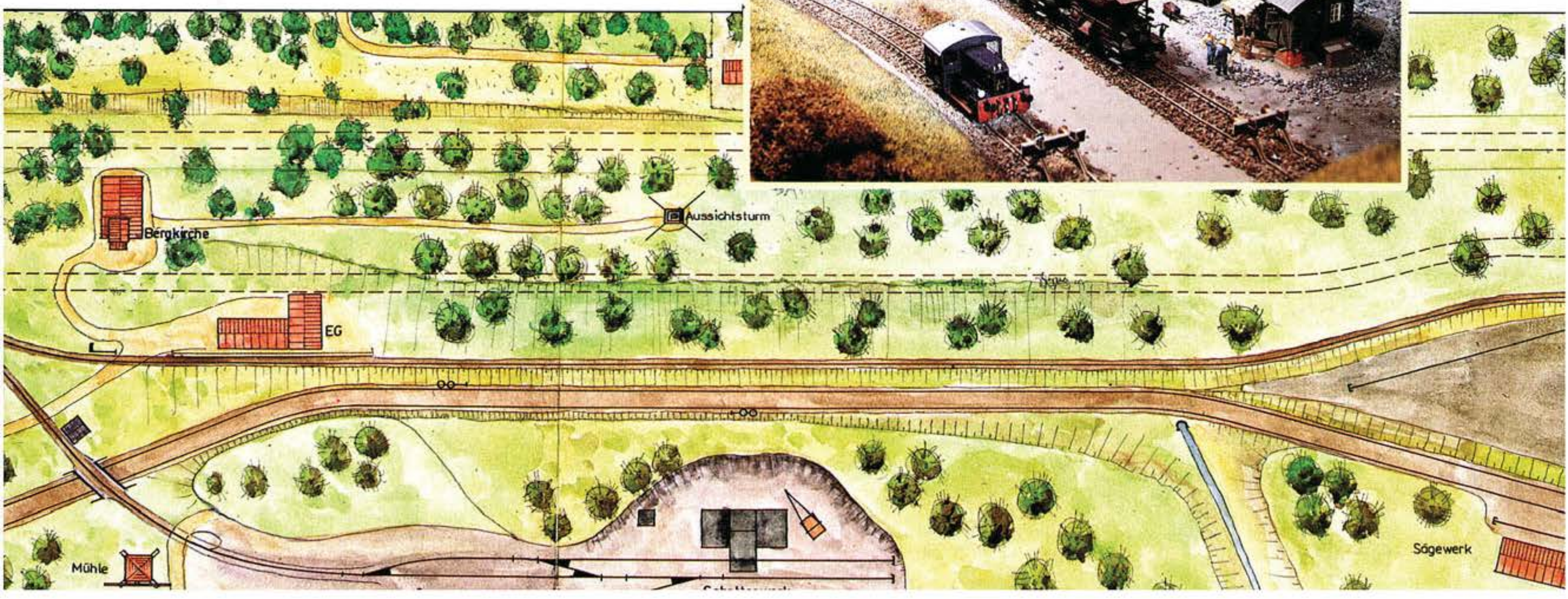






Das Weihnachtsfest 1978 gab den Ausschlag: Zubehör, Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße H0 quollen aus allen Schachteln und schrien geradezu danach, besser untergebracht zu werden. Eine Anlage mußte her! Der Raum war vorhanden, ein alter Schuppen von 66 m² hinterm Haus. »Als ich am ersten Weihnachtsfeiertag unseren Schuppen ausräumte, um den Innenausbau vorzubereiten, ahnte ich nicht, was daraus werden würde«, kommentiert Michael Schulze im »reensten Sächssch«. Die Schuppenfläche sollte »formatfüllend« genutzt werden. Knapp eineinhalb Meter mußten reichen, um die Anlage von allen Seiten zugänglich zu machen. Und weil viel Holz beim Bau zum Einsatz kommen sollte, mußten die Wände wetterfest gestaltet werden. Und weil man im Dunkeln wenig sieht und Glas des frischgebackenen Glasermeisters liebstes Arbeitsmaterial ist, wurden reichlich Fenster eingesetzt. Michas Modellbahn-Schuppen wurde zum beliebten Treffpunkt von Modelleisenbahnern in Naumburg und Umgebung und schließlich zum Vereinslokal der Arbeitsgemeinschaft 4/69 des ehemaligen Modellbahn-Verbandes. Der junge Glasermeister mit dem großen Herzen für die kleine Bahn übernahm den Vorsitz über diese Arbeitsgemeinschaft, wurde Mitglied des Bezirksvorstandes Erfurt des DMV und avancierte nach einer Fernsehsendung, die im November 1983 in der Serie »Wenn schon, denn schon« über die Anlage berichtete, zu einem der beliebtesten Naumburger Vorzeigeobjekte nach dem Dom.

»Fast hätte ich vor lauter Publicity die Fertigstellung meiner Anlage nicht geschafft.« So mußten Frau und Söhne mit zupacken. Daß sie das mit Engagement und Liebe



machten, zeugt vom guten Familienklima bei den Schulzes. Da mußte zunächst noch ein Abstellraum an die Modellbahnhalle angebaut werden, und da man sich in Breite und Länge nicht mehr ausdehnen konnte, wurde auf das Ganze noch ein Stockwerk aufgesetzt. Schließlich braucht man ja einen Raum, in dem gebastelt werden kann, und die mehr als 500 Eisenbahn- und Automodelle sollten ihr tristes Schachteldasein gegen die Ausstellung in großen Glasvitrinen eintauschen.

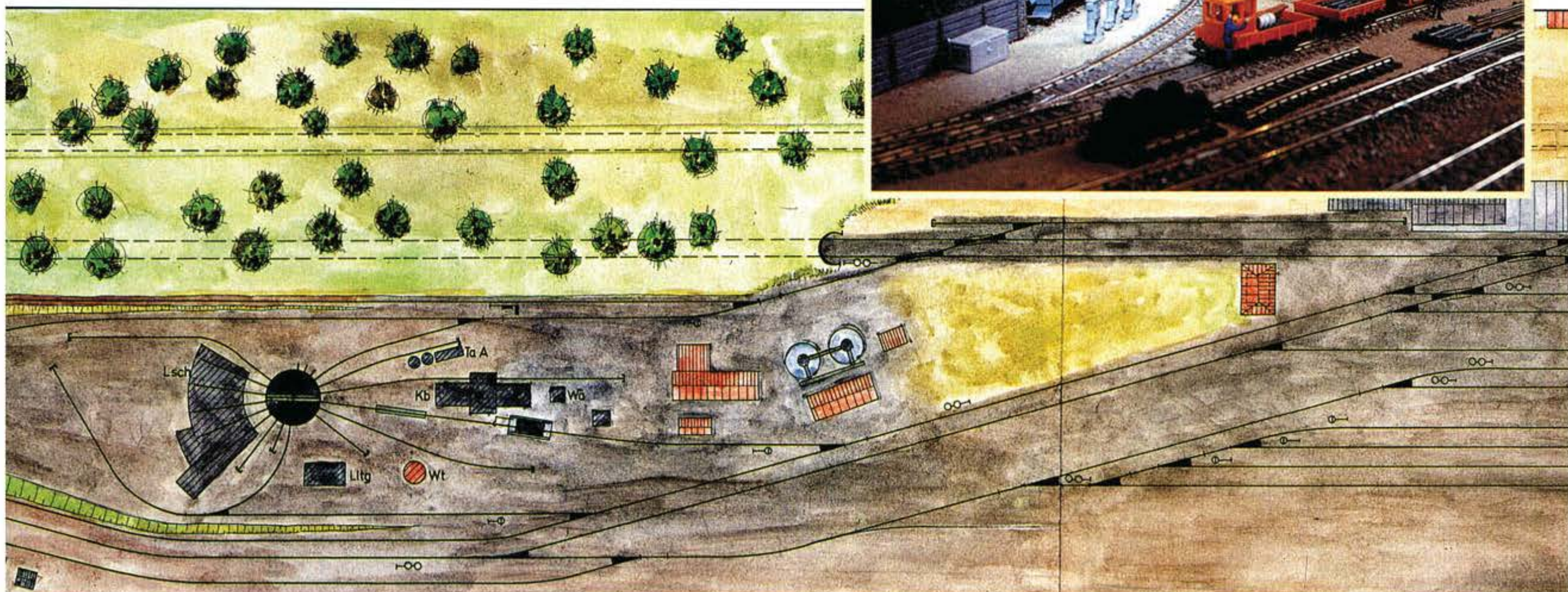
Fast zehntausend Stunden hat Michael Schulze mit seiner Familie und seinen Freunden am Bau des Hauses für seine Bahn verbraucht! Ein Irrtum, wer da annimmt, der Erbauer müsse ein alter Mann sein. Der jugendlich wirkende Neununddreißigjährige kann spielen wie ein Kind, und seine grauen Haare hat er sich »in der Glaserei geholt, nicht unter der Anlage«. Ein Wunder wär's bei fast 200 m Gleisanlage im »unterirdischen« Bereich der Modellbahn-Anlage nicht. Was dort an elektrischen Leitungen verlegt wurde, summiert sich zu Kilometern.

*

Heute sind in dem Haus für eine Bahn noch ein Verkaufsraum und eine »Verhandlungsetage« untergebracht. Der 19jährige Sohn Mike ist Modellbahn-Händler geworden und hat als solcher stets ein offenes Ohr für den Modelleisenbahner-Nachwuchs. Weitere gute Ideen warten auf ihre Verwirklichung: eine LGB-Vorführbahn im Vorgarten und eine Kaffeeterasse sollen die Besucher zum Verweilen einladen und echte Modellbahn-Athmosphäre verbreiten.

Georg Kerber

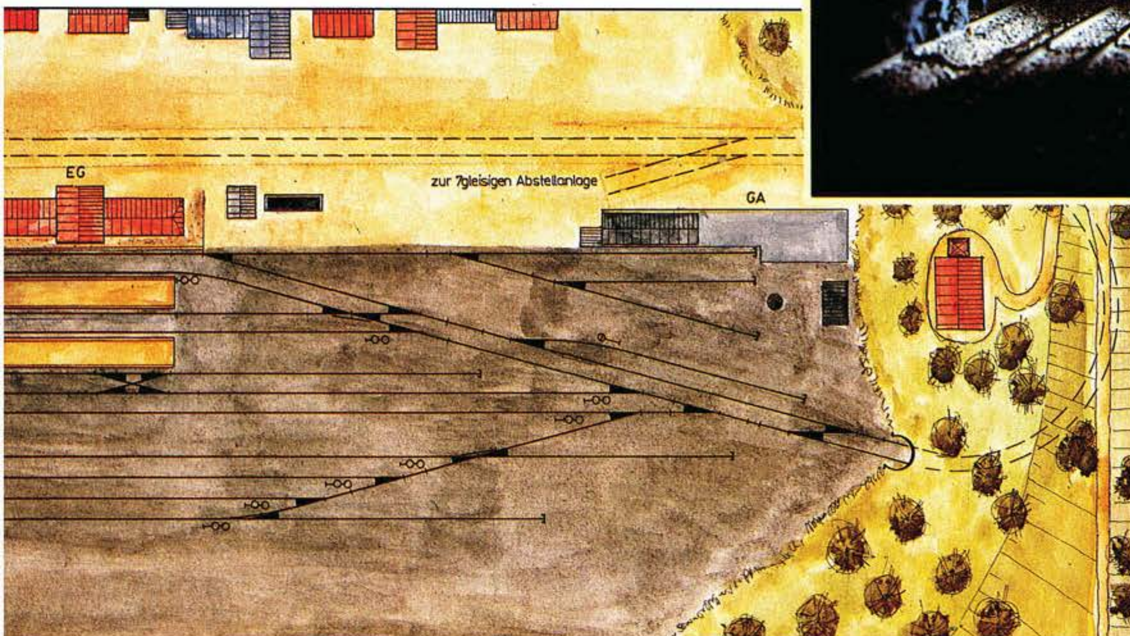




Anlagengröße: 32 m^2
Anlagenebenen: drei, davon eine Schattenbahnhofsebene
Gleislängen: 385 m, davon etwa 160 m »unterirdisch«. Die längste sichtbare Strecke beträgt 66 m.
Weichen und Kreuzungen: 117, davon 99 einfache Weichen, 3 doppelte Kreuzungsweichen, 1 Doppelweiche, 1 doppelte Gleisverbindung sowie 8 Kreuzungen.
Signal- und Sicherungsanlagen: 26 Tageslicht- und Formsignale mit Zugbeeinflussung, 6 beschrankte und 4 unbeschrankte Bahnübergänge, 124 Relais, 22 Schutzgasrohrkontakte, die von 32 Permanentmagneten (unter den letzten Wagen der Züge) gesteuert werden. 35 Blockabschnitte mit automatischer Streckensicherung. 115 Weichenantriebe mit Rückmeldung.
Hoch- und Kunstbauten: 71, davon 17 Bahnhofsbauten, 4 Brücken, 7 Tunnelportale für ein- und zweigleisige Strecken. 1 Drehscheibe mit 5ständigem Lokschuppen, 1 Bekohlungsanlage und 1 Dieseltankanlage.
Triebfahrzeuge: 55, davon 32 Dampflokomotiven, 15 Diesellokomotiven und 8 Triebwagen.
Wagen: 286 Reisezug-, Güter- und Spezialwagen.
Zuggarnituren: 32, davon 22 Personen- und Schnellzüge sowie 10 Güterzüge; darin sind 4 Ganzzüge aus Zementsilo-, 00t-, Kessel- und G-Wagen enthalten.
Zubehör: Auf der Anlage wurden 585 Bäume gepflanzt, 25 kg Schotter verstreut und 15 m^2 Grasmatten verarbeitet. 737 Automodelle verkehren auf der und 120 Figuren beleben die Anlage.

Privatsammlung des Michael Schulze
In 12 Glasvitrinen sind 330 Triebfahrzeuge verschiedener Nenngrößen und über 500 Eisenbahnwagen ausgestellt. In diese Präsentation sind die auf der Anlage verkehrenden Fahrzeuge eingeschlossen.





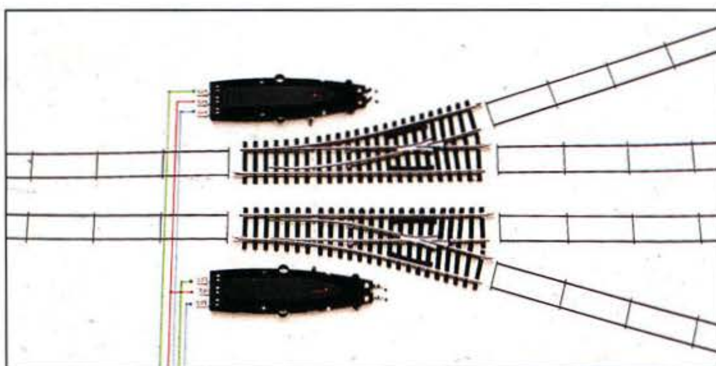
Daß der nebenstehende Gleisplan ein gestrecktes U darstellt, haben wir bereits erläutert. Wir haben uns außerdem bemüht, bei der Gestaltung der Seiten die Bilder so zuzuordnen, daß sie Ausschnitte aus den darunter dargestellten Streckenabschnitten bilden.

Fotos: KLAWIAN

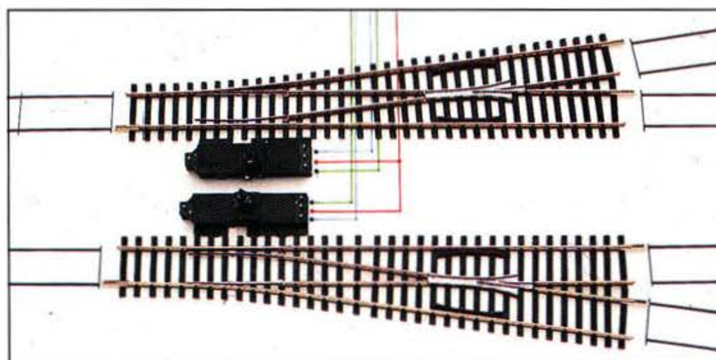

BP

»Pilzmenü« aus Sebnitz

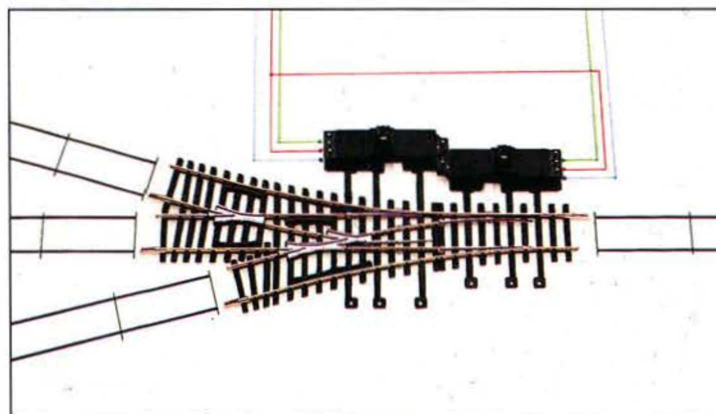
Zur Klärung: Wir sind nicht unter die Kochzeitschriften geraten, sondern waren bei dem Modellgleishersteller PILZ in Sebnitz. Was die PILZ-Leute in den letzten Monaten in ihrer sächsischen Kleinküche zusammengebraut haben, ist schmackhafte Modellbahnkost. Ein Firmenporträt von Georg Kerber.



Die Neuen aus Sebnitz: Rechte und linke TT-Weichen (noch mit ZEUKE-Antrieb). Das Schienenprofil ist 2 mm hoch und entspricht den NEM-Normen.



Immer wieder ein Genuß im Bild der H0-Gleisgeometrie: Schlanke 7,5°-Weichen für vorbildgetreuen Modellbau. Ein neuer Weichenantrieb ist in Vorbereitung.



Eine der meistgekauften (weil platzsparenden) PILZ-Weichenkonstruktionen: Die Dreiwegeweiche, im Original eine Besonderheit, auf der Modellanlage häufig.

Für wissenschaftliche Zwecke hatte der bekannte Hochschullehrer Professor Dr. Harald Kurz aus Dresden bereits 1955 ein Modellgleissystem entwickelt, bei dem die Originalgleispläne in der Länge im Maßstab 1:200 und quer zum Gleis im Maßstab 1:83 verzerrt werden. Was daraus entstand, waren Weichenneigungen von 1:3,73, die aus der Regelweichenneigung 1:9 der Deutschen Reichsbahn abgeleitet sind. Dieser Wert wiederum ist der Tangens von 15°, einem Weichenwinkel, der heute weltweit die Neigungen der Standardweichen vieler Modelleisenbahnhersteller bestimmt. Mit diesem Gleissystem 1:3,73 konnten die Weichenzonen und Gleislängen im Bahnhof aus Originalunterlagen abgeleitet werden, was zu Konsequenzen in der Modellbahn-Gleisgeometrie führte, die seinerzeit von vielen noch gar nicht abzusehen waren.
Die ersten, die dieses, seiner Zeit weit vorauseilende, Gleissystem mit (damals) modernen Technologien in die Tat umsetzten, waren die Herstellter Werner Bach aus Oelsnitz i. V. und Fritz Pilz aus Sebnitz. Übrig geblieben ist schließlich die Firma Pilz, die seit dieser Zeit ein hochflexibles Schwellenband aus Polyamid mit angespritzter Schienenbefestigung herstellt, in die das zunächst noch gefräste und heute gewalzte und gezogene Schienenvollprofil aus Neusilber eingeschoben wird. Eine Technologie, mit der fast drei Generationen von Modelleisenbahnern in der ehemaligen DDR groß geworden sind. Und Fritz Pilz? Sein langjähriger Vertrauter, der 70jährige Johannes Richter, erzählt: »Weil in der ex-DDR nicht sein konnte, was nicht sein durfte, hatte Fritz Pilz keine Chance, seine Entwicklung patentieren zu lassen. Ein selbständiger Handwerker konnte keine patentwürdige Entwicklung leisten! So blieb das DDR-Patent aus, von einer internationalen Sicherung ganz zu schweigen.«
Nutznießer dieser Fehlentscheidung der Behörden waren renomierte Modellbahnfirmen in Westdeutschland und Westeuropa, die diese »Pilz-Idee« mit Freuden aufnahmen und sie, ihren technologischen Möglichkeiten entsprechend, im großen Stil in die Tat umsetzten. Dazu noch einmal Johannes Richter: »Fritz Pilz resignierte und hatte bis zu seinem Tod keine Kraft mehr, um die Patentwürdigkeit seiner Erfindung zu kämpfen. So wurde der Betrieb 1972 verstaatlicht und trug fortan den Namen »VEB Modellgleis- und Werkzeugbau«. Und als das Ganze dann noch 1979 dem Kombinat »Kunststoffverarbeitende Industrie Sebnitz« (und nicht etwa dem Kombinat Spielwaren) angeschlossen wurde, sank die Bedeutung des Pilz-Gleises auf das Niveau der bevölkerungsbedarfsgerechten Konsumgüterproduktion«.
Die Wirren der Wende brachten zunächst die Reprivatisierung des Betriebes in Erbenhand, dann die GmbH-Gründung. Seit dem 1.1.1991 ist der Sebnitzer Jungunternehmer Hans-Jürgen Tillig (31) Besitzer der »Modellgleis-Edelschmiede« im Burggäßchen 3. 18 Beschäftigte zählt heute der Betrieb. Das Produktionsprofil – im wahrsten Sinne des Wortes – kann sich sehen lassen. Neben dem Weiterbestand des gesamten Sortiments der H0-Gleis- und Weichenproduktion hat PILZ im Zusammenwirken mit ZEUKE-TT Berlin eine bunte Palette von TT-Gleisentwicklungen gemischt: Vom Flexgleis über einfache und Innenbogenweichen, Kreuzungen und Kreuzungsweichen bis zum Prellbock spannt sich der Bogen.
»Wir wollen den TT-Modellbahnern in den neuen Bundesländern eine preiswerte Alternative zu einigen Kleinserienherstellern im Westen bieten. Sie haben lange genug darauf warten müssen«, meint Hans-Jürgen Tillig. Wenn das kein Wort ist!

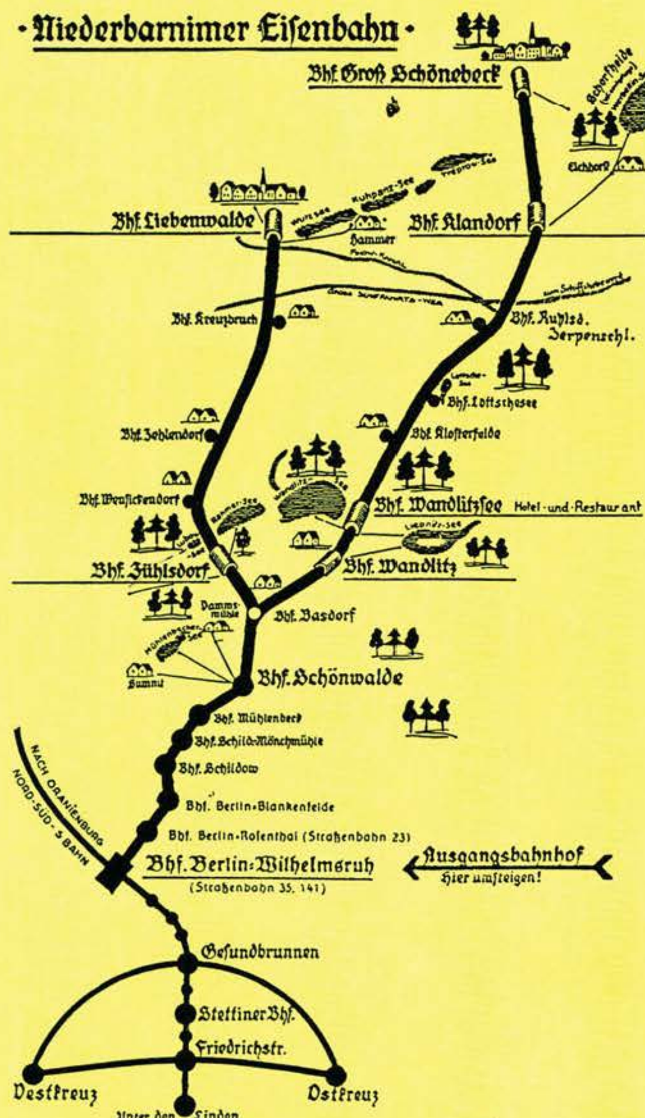
Aus dem Produktionsprogramm

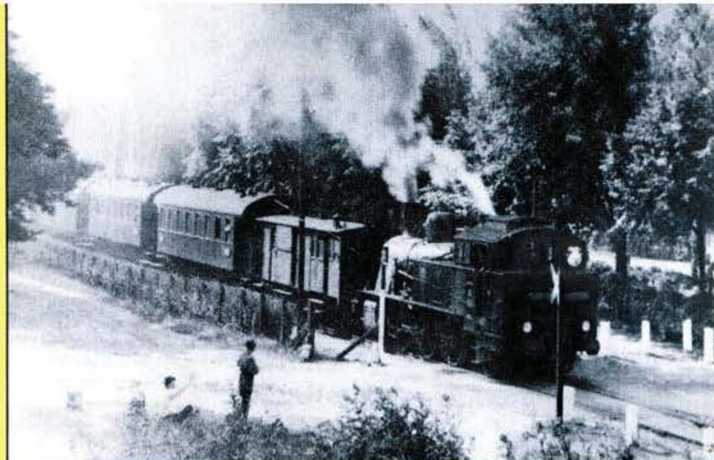
H0-Modellgleis: Schwellenband aus Polyamid und Neusilberprofil (2,5 mm) zum Selbstbau oder als fertige Gleisstücke zur Verbindung mit Schienenverbindern. Die Schienenbefestigung auf den Schwellen (Hakenschrauben und Klemmplatten auf Rippenunterlagsplatten) ist weitgehend vorbildgetreu nachgebildet. Das Schienenprofil wird in die Schienenbefestigung eingeschoben.
Neben dem Weichensortiment - einfache Weichen15° und 7,5°, Innenbogenweichen (R=900/440 mm), symmetrische Außenbogenweichen 15°, Dreiwegeweichen (R=600/500 mm), doppelte Kreuzungsweichen, Kreuzungen 15° und 30° sowie doppelte Gleisverbindungen 15° - sind Prellböcke, Anschluß- und Trenngleise, Fußlaschenverbinder, Schwellenklammern, Stellwerke und elektromagnetische Antriebe im Angebot. *Neuentwicklung:* Flexgleis, 1000 mm lang.
TT-Modellgleis: Gleisstücke (Fertiggleis) in verschiedene Längen, Flexgleis, 664 mm lang, und Anschlußgleise. 15°-Weichen, 15°-Kreuzungen, Innenbogenweichen (R=631/310 mm) und doppelte Kreuzungsweichen. Weiterhin ist ein Prellbock im Sortiment. Alle Erzeugnisse für die Nenngröße TT sollen im Laufe des Jahres 1991 auf dem Markt sein. Lediglich die Innenbogenweichen sind erst für 1992 vorgesehen.

Fotos: KLAWIA

90 Jahre Heidekrautbahn

Die wohl populärste ehemalige Privatbahn im Großraum Berlin wird in diesem Monat 90 Jahre alt: die frühere Niederbarnimer Eisenbahn AG. Nachkriegsereignisse und Mauerbau sorgten für eine bewegende Geschichte dieser Bahn. Die Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn blieb ob des Viermächtestatutes von Berlin bis heute ein Kompromiß. Dennoch erfreute sich die Bahn in die Schorfheide als ein wichtiger Verkehrsträger regen Zuspruchs. Heute ist die Zukunft der Heidekrautbahn ungewiß. Die Voraussetzung für eine moderne Nahverkehrsbahn ist dennoch gut. Was für den Großraum Hamburg die private Eisenbahn Altona–Kaltenkirchen Neumünster (AKN) ist, könnte für Berlin die Heidekrautbahn werden.





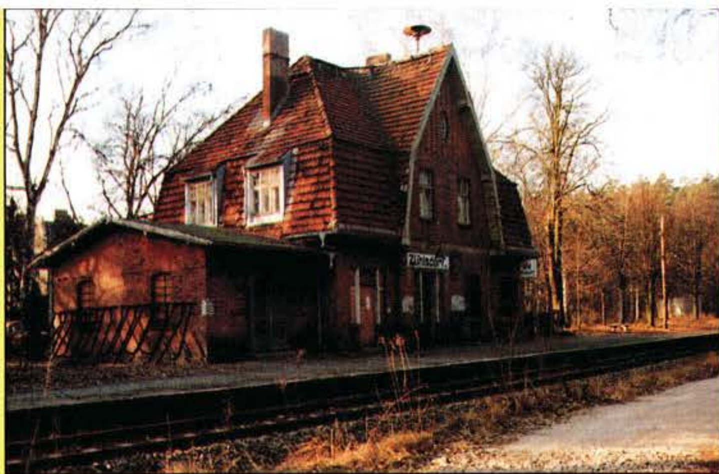
Ein typisches Motiv von der Niederbarnimer Eisenbahn aus den 30er Jahren, aufgenommen in Zühlsdorf



Nach dem Mauerbau kam die Unterbrechung für die einstige Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde; parallel zum Zaun: die Heidekrautbahn (Dezember 1961)


Kaum noch genutzt und verkommen: das 1901 errichtete Bahnhofsgebäude von Schönwalde (Kr. Bernau)


Mitten auf dem Lande eine Bahnsteigüberdachung; sie läßt das einstige Reiseverkehrsaufkommen nur erahnen. Bahnhof Mühlenbeck (b. Berlin).

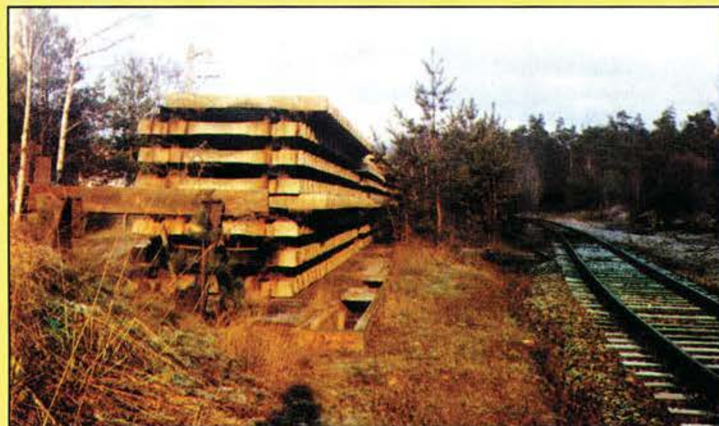


Noch vor dem ersten Weltkrieg erhielt Zühlsdorf dieses selbst heute noch als modern empfundene Empfangsgebäude.


Ein LVT verläßt Wensickendorf. Das Stellwerk entstand erst mit dem Ausbau zur Hauptbahn und der Neubaustrecke in Richtung Sachsenhausen.



Wendezüge gehören auf der Heidekrautbahn zum täglichen Bild. Haltepunkt Lottschesee an der Groß Schönebecker Strecke.


DDR-Historie in Reinkultur: Inzwischen stillgelegtes Anschlußgleis zum Ölheizwerk für die Waldsiedlung Wandlitz der SED-Politprominenz.

Text und Fotos (3 bis 8): F. Flatter, Klosterfelde

1899 Planung einer Eisenbahn von Berlin nach Liebenwalde und Groß Schönebeck

1900 März: Baubeginn

1901 21. Mai: Eröffnung der »Reinickendorf–Liebenwalde–Groß Schönebecker Eisenbahn AG« (Personenverkehr)
3. Juni: Aufnahme des Güterverkehrs (Strecken: vom heutigen S-Bahnhof Wilhelmsruh nach Groß Schönebeck mit dem Abzweig von Basdorf nach Liebenwalde, Länge 62 km, Bauzeit 14 Monate), Kosten: 3,7 Mill. Goldmark,
■ Bau der Hauptwerkstatt Basdorf,
■ Fahrzeugbestand: 5 Dampfloks, 8 Personenwagen und 52 Güterwagen.
■ Bahn gewinnt an Bedeutung sowohl im Reiseverkehr (Ausflügler/Berufspendler) als auch im Güterverkehr durch Industrialisierung (Sägewerke und Sägemühlen)

1925 1. Juli: Übernahme der Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde mit den Strecken Friedrichsfelde–Blankenburg (eröffnet 16. Dezember 1907), Blankenburg–Wittenau (eröffnet 15. Juni 1908) und Wittenau–Tegel (eröffnet 2. November 1908); Gesamtlänge: 33,68 km

1926 Planung: Streckenverlängerungen Groß Schönebeck –Templin und Liebenwalde–Zehdenick/Neuhof sowie Streckenelektrifizierung bis Wandlitzsee. Diese Projekte werden nicht verwirklicht.
■ Fahrzeugbestand: 14 Dampfloks, 52 Personenwagen, 125 Güterwagen. In den ersten Jahren fuhren täglich 4 gemischte Züge, 1926 sind es je 9 Personen- und 2 Güterzüge.

1927 Umbenennung in »Niederbarnimer Eisenbahn AG«, Aktienkapital: 3,73 Mill. Mark; es befindet sich in den Händen öffentlich-rechtlicher Körperschaften.

1934 erste Triebwageninstandsetzung in der Hauptwerkstatt Basdorf, Bau der Wagenhalle

1938/1939 Bau des Bahnhofsgebäudes in Wandlitzsee, seinerzeit modernster Bau einer deutschen Privatbahn

1939 Bau eines Anschlußgleises zum Brandenburgischen Motorenwerk (Bramo-Flugzeugmotoren) mit Überholungsgleis vor Zühlsdorf; Aufnahme des Berufsverkehrs zum Bramo-Werk.
■ Erweiterung der Hauptwerkstatt Basdorf: Bau der Lokhalle, Kesselschmiede, Lager und Dienstwohnhaus in Basdorf

1945 Reisezüge fahren über Berlin-Wilhelmsruh (bis 3. Oktober 1937 als Reinickendorf–Rosenthal bezeichnet) über Gesundbrunnen zum Stettiner Bahnhof (Nordbahnhof).

1950 6. Mai: Als Teil eines sog. Nördlichen Außenringes werden die Neubaustrecken Sachsenhausen/Fichtengrund–Wensickendorf und Abzw. Schönwalde (bei Basdorf) – Berlin-Karow unter Einbeziehung des Streckenabschnittes Wensickendorf – Basdorf – Abzw. Schönwalde der Heidekrautbahn als Hauptbahn für den Güterverkehr eröffnet mit dem Ziel, Westberlin zu umfahren (Baubeginn 1948).
15. Juli: Den Betrieb und die Nutznießung der Niederbarnimer Eisenbahn übernimmt die Deutsche Reichsbahn. Damit bildet diese Bahn eine Ausnahme, da alle übrigen nichtreichsbahneigenen und dem öffentlichen Verkehr dienenden Privat- und Kleinbahnen bereits ab 1. April 1949 von der DR betrieben werden. Ursache für die verspätete Übernahme sind sich in die Länge ziehende Verhandlungen mit den Alliierten und dem Westberliner Senat, da die Bahnanlagen teilweise auf diesem Gebiet liegen.

1961 13. August: Mauerbau; der Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh ist abgetrennt. Personenzüge fahren jetzt von Basdorf nach Berlin-Blankenburg. Hier wird am 24. Dezember 1961 ein gesonderter Bahnsteig für die Basdorfer Züge in Betrieb genommen. Beschäftigte vom VEB Bergmann Borsig fahren von Basdorf bis Berlin-Blankenfelde. Später Beseitigung der Nebenanlagen (Lokschuppen) im heutigen S-Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh.
■ Die ehemalige Industriebahn Tegel–Friedrichsfelde ist ebenfalls geteilt, wird aber von der DR weiter betrieben. Bis 1980 werden die Gleisanlagen in Westberlin reduziert, ebenfalls in Ostberlin. Hier gibt es aber auch Neubauten, wie den Bahnhof Berlin Nordost.

1966 Traktionswechsel wird abgeschlossen (BR 64, 74, 91, 93 und 89), letzte Dampflok: 64 173. Heute fahren Dieselloks der BR 110/112 mit Doppelstockeinheiten (Wendezüge) sowie LVT der BR 171.

1976 3. Februar: Die Reisezüge aus bzw. in Richtung Basdorf enden und beginnen am S-Bahnsteig in Berlin-Karow.

1983 27. Mai: Auf dem Abschnitt Berlin-Blankenfelde–Abzw. Schönwalde wird der Reiseverkehr eingestellt; Güterverkehr bleibt erhalten.

1990/1991 Der Güterverkehr geht stark zurück (Holzverarbeitungswerk Klosterfelde, Holzleistenwerk Groß Schönebeck, Lkw-Instandhaltungswerk Zerpenschleuse). Die Lokeinsatzstelle Basdorf (ehemalige Hauptwerkstatt) erweist sich als uneffektiv. Triebwagen und Dieselloks sollen nunmehr im Bw Berlin-Pankow instand gehalten werden.

Bitteres Ende - oder große Zukunft?



Straßenbahnromantik am Naumburger Hauptbahnhof. – Bleibt nur zu hoffen, daß sie auch künftig erhalten bleibt.

Über der einzigen Ringstraßenbahn Europas in der altehrwürdigen Domstadt Naumburg an der Saale hing in den letzten Jahren stets das Damoklesschwert der Stillegung. Gerade jetzt sitzt es den drei noch betriebsfähigen Triebwagen wieder direkt am Stromabnehmer, da weder der bisherige Betreiber, der Kraftverkehr Zeitz, noch die Stadt an einer Übernahme von der Treuhand interessiert zu sein scheinen. Rettung soll aus Heidelberg kommen. Ein Straßenbahnfan, Besitzer einiger historischer Triebwagen der Meterspur, will die Straßenbahn mit Hilfe verschiedener Investoren übernehmen. Neben einem überwiegend historischen Betrieb soll auch in gewissem Umfang der Berufsverkehr fortgeführt werden. Um den Straßenbahnbetrieb zu finanzieren, ist geplant, die Unstrutbahn von Naumburg Hbf bis zur bekannten Winzerstadt Freyburg (Unstrut) mit einer dritten Schiene zu versehen und zu elektrifizieren. Gleichzeitig soll ein auf halbem Wege entstehendes Einkaufs- und Vergnügungszentrum an die Strecke angebunden werden. Zwei Gelenktriebwagen aus Mannheim hat man der Stadt Naumburg schon kostenlos angeboten. Die Deutsche Reichsbahn ist an dem Projekt ebenfalls interessiert, zumal sich der Personenverkehr zwischen beiden Städten zur Zeit kaum noch lohnt. An manchen Tagen wurde nur eine Fahrkarte in Naumburg für eine Fahrt auf der Unstrutbahn verkauft.
Hoffentlich gelingt es, diese gute Idee bald zu verwirklichen, denn sonst bleibt das bittere Ende für die Naumburger Straßenbahn unausbleiblich.

Text und Foto: Dr. W. Ruppert, Potsdam

E 94 080 in Bochum-Dahlhausen



Das DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen besitzt seit dem 28. 2. 1991 mit der ehemaligen DB-Elektrolok E 94 080 (ab 1968 als 194 080-8 bezeichnet) ein weiteres markantes Museumsfahrzeug. Das 1988 beim Bw Ingolstadt ausgemusterte »deutsche Krokodil« wurde dem Museum von den vereinigten Elektrizitätswerken Westfalen (VEW) in Dortmund gespendet. Im Dezember 1990 ist die Lokomotive von ihrem Abstellplatz in Ingolstadt zu den VEW nach Dortmund geschleppt worden, um nach einer farblichen Auffrischung am 28. 2. 91 nach Bochum-Dahlhausen übergeführt zu werden. Die Lokomotive ist nicht mehr betriebsfähig, aber noch weitgehend komplett.
Die E 94 080 wurde am 28. 1. 1943 von der AEG (Fa.-Nr. 5424) an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert und gehörte 1988 zu den letzten 194ern der DB.
Ebenfalls eine Spende ist der ehemalige Reichsbahn-Behelfspersonenwagen MCi, der im Februar von den Krupp-Stahlwerken Bochum dem DGEG-Museum übergeben wurde. Der Wagen verfügt noch über die Originalfenster und diente bei Krupp zuletzt als Unterrichtswagen »Ks-WB 4606«.

Text und Foto: H. Vogelsang, Essen

Museumsgründer gesucht

Für das älteste, noch in Betrieb befindliche deutsche Bahnhofsgebäude in Niederau an der ersten deutschen Ferneisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden sucht die Reichsbahndirektion Dresden einen Investor, der das Innere des Seitengebäudes des Bahnhofs ausbaut. Bedingung ist das anschließende Einrichten und Betreiben eines Streckenmuseums.
Interessenten melden sich bei der DR, Abt. Servicebetriebe, Ammonstraße 8 in 8010 Dresden. **MEB**

Mehrsystemlok der BR 230 in Serie

Am 20. Februar 1991 traf die erste von den Škoda-Werken Plzeň gebaute Serienlokomotive der Baureihe 230 in Dresden ein. Da Škoda nur die Gleichstromtechnik des Fahrzeugs abnehmen kann, muß die Wechselstromtechnik in Dresden getestet werden. An die Leerfahrten zwischen Dresden und Děčin schließen sich Lastfahrten Dresden – Berlin – Dresden vor regulären Reisezügen an. Die 19 Maschinen umfassende Serie von Zweisystemlokomotiven ist für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen DR und ČSD vorgesehen. Ab Fahrplanwechsel werden vier Lokomotiven im Güterverkehr zwischen Bad Schandau und Děčin verkehren. Im internationalen Reisezugverkehr sollen neun Lokomotiven zwischen Leipzig/Berlin und Děčin sowie bis nach Kutna hora zum Einsatz kommen. Gegenüber der Prototyplokomotive 230 001 erhielt die Serienausführung nur geringe Änderungen, u. a. haben sie eine mit der BR 243 vergleichbare Taste für freien Auslauf ab der Fahrstufe 28 der insgesamt 47 Fahrstufen. Vorhanden ist ferner eine verbesserte Fahrsteuerung, indem für Rangierfahrten an den Seiten zusätzliche Tasten für Sifa und Fahrstufenschaltungen angebracht wurden (vergleichbar mit BR 243). Das äußere Design wurde beibehalten, ebenso die einfache Führerhausgestaltung. Nach Fertigstellung der Maschinen für die Deutsche Reichsbahn wird Škoda die vorgesehene Serie von baugleichen Lokomotiven für die ČSD herstellen.



Text und Foto: V. Emersleben, Berlin

Seit 90 Jahren schwebend über Wuppertal



Text und Foto: Joachim Kaddatz, Berlin

Seit dem 23. Mai 1901 ist der Abschnitt Kluse–Vohwinkel der Wuppertaler Schwebebahn in Betrieb. Mit den einschienigen Kletter- und Schleppweichen zum Befahren der Fahrzeughalle, den kleinen Krümmungsradien von 9 m zum Wenden der Fahrzeuge und einem Aufzug zum Transport der Fahrzeuge aus der im ersten Stock gelegenen Fahrzeughalle zu der darunter befindlichen Werkstatt gehört Vohwinkel zu den technischen Besonderheiten dieser ohnehin einmaligen Bahn.
Das Foto zeigt in der Fahrzeughalle Vohwinkel nebeneinander aufgereihte Leichtbau-Gelenktriebwagen der heute im Liniendienst ausschließlich eingesetzten Fahrzeuggeneration. Vorhanden ist außerdem der aus der Gründerzeit der Bahn stammende Triebwagen 5. Er verfügt über einen Walzfahrschalter, von dem auch der mitgeführte, nur mit einem Rangierfahrschalter ausgerüstete Nebentriebwagen 22 mitbedient wird. Beide Fahrzeuge gehören zur ersten Lieferserie, die 1900 von van der Zypen und Charlier mit elektrischer Ausrüstung von Schuckert & Co. gebaut wurde. Als »Kaiserwagen« erinnern sie an eine im Oktober 1900 für Kaiser Wilhelm II. durchgeführte Demonstrationsfahrt und stehen für Sonderfahrten zur Verfügung.

SVT Bauart Leipzig in Basdorf

Gleichzeitig mit der zweiteiligen Version der Bauart Hamburg wurde eine dreiteilige Bauart Leipzig entwickelt, um Schnelltriebwagenverbindungen mit 1. und 2. Klasse anbieten zu können. Diese Züge entstanden in Zusammenarbeit zwischen den Firmen Linke-Hofmann-Werke AG (Breslau), Maybach (Ludwigshafen) und Siemens (Berlin/Erlangen) und wurden 1936 in Dienst gestellt. Der 183 251 (ex SVT 137 234) gehört zu einer Serie von vier Zügen und besitzt dieselelektrischen Antrieb. Bis 1945 waren die für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegten Triebzüge auf der Strecke Berlin – Breslau – Beuthen eingesetzt. Nach einer Instandsetzung im Ausbesserungswerk Wittenberge erfolgte der weitere Einsatz bis 1976 auf den Strecken Berlin – Hof, Berlin – Stendal und Berlin – Bautzen. Der 183 251 wurde als letzter Triebzug dieser Bauart im Jahre 1983 ausgemustert, stand längere Zeit im Bw Wustermark und ist nun in Basdorf abgestellt. Eine Aufarbeitung durch die Deutsche Reichsbahn ist nicht vorgesehen, jedoch haben sich bereits mehrere Privatinteressenten um den Erwerb dieses Fahrzeugs bemüht. Das Foto zeigt den SVT am 2. August 1990 im Bahnhof Basdorf.



Text/Foto: S. Klein, Wolfen

Neues über den ICE



Wenig werbewirksam war die Entgleisung des ICE-Prototyps am 13. März 1991 im Bahnhof Goddelau [Kreis Groß-Gerau (Hessen)]. Im Rahmen einer Testfahrt und bei einer Geschwindigkeit von weniger als 20 km/h sprang der Zug aus den Schienen. Als Unfallursache wird ein herabhängendes Teil der Meßeinrichtung vermutet. Es entstand ein Sachschaden von weit über 100 000 Mark.
Bevor der Intercity-Verkehr zum Fahrplanwechsel am 2. Juni 1991 planmäßig eingesetzt wird, muß er – wie man bei der DB meint– werbewirksam vermarktet werden. Bei einer Präsentations-Tour durch Deutschland war eine Garnitur am 9. und 10. März 1991 in Dortmund (Foto). 90 000 Bahnfans konnten probesitzen, auch wenn das Paradestück der DB den Dortmunder Hauptbahnhof gar nicht anfahren wird. Der ICE spart nämlich auf seiner Route von Hamburg nach München das Ruhrgebiet aus.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Automatisch



Text und Foto: Clemens Hahn

Gleich zwei ungewöhnliche automatische Kupplungen sind an der Rangierlokomotive 102 255-7 des Bw Görlitz montiert. Vorn ist ein Funktionsmuster der automatischen Rangierkupplung (ARK) Bauart 1.815 angebaut. Diese Gemeinschaftsentwicklung der DR mit dem Waggonbau Bautzen wird der Langzeiterprobung unterzogen.
Beim Heranfahren der Lokomotive an ein anderes Fahrzeug gleitet der Kupplungskopf der ARK über dessen Zughaken. Dabei schnappen von beiden Seiten federbelastete Verriegelungsnasen in das Zughakenmaul – die beiden Fahrzeuge sind fest miteinander verbunden.
Das Entkuppeln geschieht fernbedient vom Führerstand oder von Hand. Hinten verfügt die Lokomotive über eine automatische Mittelpufferkupplung (AK) der OSShD-Bauart. Die 102 255-7 ist ständig in der Zentralstelle Versuchsanlagen der DR in Schlauroth eingesetzt. Hier werden u. a. Schienenfahrzeuge auf ihr fahrdynamisches Verhalten unter extremen Bedingungen untersucht sowie Auflauf- und Stoßfestigkeitserprobungen an Fahrzeugen, Baugruppen und Wagenladungen durchgeführt. Die Zentralstelle ist außerdem für die Langzeiterprobung der Mittelpufferkupplung bei der DR verantwortlich.

DR-BR 243 – kein Trabi auf Schienen



Seit dem 25. September 1990 gehören Lokomotiven der DR-BR 243 als BR 143 zum täglichen Bild auf einigen Strecken der DB. Zunächst nur für Probefahrten eingesetzt, ist die inzwischen auf 50 Maschinen angewachsene Armada nun durch die DB angemietet worden.
Mit dem 143er-Einsatz in Offenburg (BD Karlsruhe, Bw Mannheim 1) wurden die auf der Schwarzwaldbahn verkehrenden Lokomotiven der BR 139 für den Einsatz zwischen Ingolstadt und Brennersee (Brennerstrecke) vor Zügen der »Rollenden Landstraße« freigesetzt. Die DR-Lokomotiven bewähren sich vor FD-, Eil- und Güterzügen von Offenburg aus bis nach Konstanz, Mannheim, Basel SBB, Kehl und Schaffhausen. Auf der Schwarzwaldstrecke Offenburg – Donaueschingen mit Steigungen bis zu 22 ‰ kann die 243er maximal 475 t ziehen. Die BR 110/111 schleppt hier nur 380 t.
Nachdem induktive Ströme im 100-Hz-Bereich Sicherungsanlagen störten, mußten die 143er Ende letzten Jahres für eine Woche abgestellt werden. Danach gab es einige Einsatzbeschränkungen. Seit Ende Februar aufgehoben, ist die Hauptsteuerung wieder in Betrieb. Neben den 20 Maschinen in der BD Karlsruhe setzt die BD Essen 30 Lokomotiven der BR 143 im Sondergüterverkehr ein.
Zum Foto: DR 243 neben einer 110 der DB im Lokschuppen des Bw Offenburg am 20. Februar 1991 – Alltag seit September 1990.
Zur Schulung von 150 Lokführern nutzt die DB die Lokomotive 143 928 (LEW 20378/1989). Ursprünglich war vorgesehen, DR-Lokführer gleich mit »auszuleihen«. Derartige Versuche sind in Frankfurt und Hannover gescheitert, da es den Reichsbahnern schwer fällt, die von Streß gezeichneten Arbeitsbedingungen bei der DB zu akzeptieren. Außerdem wird die heimatferne Unterbringung bei der DB als sehr schlecht empfunden. Der harte Wechselschichtdienst, kurze Pausen und schlechte Bezahlung haben auch schon im DB-Bereich dazu geführt, daß DB-Lokführer den Dienst quittiert haben. Wenn die beiden deutschen Eisenbahnen in drei Jahren zusammengeführt werden sollen, dann werden die Eisenbahnergewerkschaften vor schweren Aufgaben stehen.

Text: V. Emersleben, Berlin und J. Glöckner, Dortmund; Foto: V. Emersleben, Berlin

Kleinbahn ade

Nach über 90 Jahren Betriebszeit wurde am 10. März 1991 der Reisezugverkehr auf der Strecke Beetzendorf (Sachs.-Anh.) – Kalbe (Milde) (KBS 761) eingestellt, nachdem ein dreiwöchiger Sonderfahrplan die Fahrzeit derart verzögerte, daß eine Zugbenutzung unzumutbar wurde. Die Zugleistungen werden im Schienenersatzverkehr gefahren. Durch jahrzehntelange Vernachlässigung der Gleisanlagen, ungenügende Wegsicherung, schlechtes Fahrplanangebot und unökonomischem Betrieb kam es nun zum endgültigen AUS auf dieser 27,1 km langen Verbindung quer durch die Altmark. Schon seit mehreren Jahren lagen Schwellen zum Neueinbau an verschiedenen Abschnitten der Strecke, wo sie sich noch heute befinden. Eine »Renovierung« der Strecke würde der DR 8–10 Milliarden Mark kosten, ohne daß eine Wirtschaftlichkeit dieser Bahn erreicht werden könnte.

B. Habermann, Salzwedel

Eisenach – Wartha – Gerstungen vor Inbetriebnahme



Herleshausen ist zum provisorischen Stützpunkt des Hauptauftragnehmers für den Streckenbau Eisenach – Wartha – Gerstungen umfunktioniert worden.

Vom Präsidenten der Reichsbahndirektion Erfurt wurde in einer rollenden Pressekonferenz am 15. März 1991 zum ersten Mal die neue, alte Strecke vorgestellt.

Sie war 1849 eröffnet worden. 1939 verkehrten täglich 33 Züge im Personenverkehr. Noch 1978 waren hier 26 Eisenbahner aus dem Westen als Mitarbeiter der Deutschen Reichsbahn für den Güterverkehr tätig, dann nur noch drei Eisenbahner zur Bewachung der stillgelegten Anlagen, die ab 1988 zum Abbau freigegeben worden waren (siehe »me« 6/88, S. 8 u. 9). Schon anderthalb Jahre später waren die Verhältnisse durch die friedliche Revolution völlig verändert.

Die unter topographisch schwierigen Verhältnissen als Ersatz für die Stammbahn nach 1961 gebaute Strecke über Förtha – große Neigungen, enge Radien, Felsdurchbrüche – ist dem innerdeutschen Verkehrs nicht mehr gewachsen. Innerhalb eines Jahres wurde daher die Strecke über Wartha für die eingleisige Inbetriebnahme ab Juni 1991 (zweigleisig ab Juni 1992) mit 69 km Gleis- und Weichenerneuerung, mit der Bewegung von 100 000 m³ Erde und der Rekonstruktion von zehn Brücken erneuert. Damit wird nicht nur eine Lücke im deutschen Eisenbahnnetz geschlossen, sondern zugleich die Achse Sachsen/Thüringen – Rhein/Main-Gebiet für zunächst 120 km/h Höchstgeschwindigkeit befahrbar gemacht. Geringe Steigungen, begradigte Linienführung und eine weitere Ausbaufähigkeit lassen eine Halbierung der Fahrzeit auf 12 Minuten und die Einsparung von Zusatzlokomotiven zu.

Am 25. Mai 1991, wird ein historischer Zug die Inbetriebnahme der alten Strecke einleiten.

Text und Foto: Dr. Wolfgang Bohn, Jena

Auf der Reise nach Leipzig...



Foto: V. Emersleben, Berlin

... war das Messeexponat 252 004 am 10. März 1991. Die Maschine wurde von der 243 001 (Werklok des LEW Hennigsdorf) gezogen (auf dem Foto rechts im Zielbahnhof Leipzig-Stötteritz). Die 252 004 wird erst in diesen Tagen mit eigener Kraft fahren.

52 6666 mit Steifrahmentender



Seit vielen Jahren suchte die Pflegemannschaft »52 6666« mit Segen der damaligen Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR für ihren Zögling einen Steifrahmentender. Einmal sollte er als Tauschvariante vorgehalten werden und andererseits ein Stück Eisenbahngeschichte dokumentieren. Ein Eisenbahnfreund fand 1988 in der Triebfahrzeugeinsatzstelle Köthen einen Wasserwagen, der aus dem Streifrahmentender der Wiener Rax-Werke (Betriebsteil der Florisdorfer Werke) entstand. Dank der Unterstützung des Bw Berlin-Schöneweide (jene Dienststelle stellte einen Tauschtender), der Est Köthen sowie vieler weiterer Beteiligter und dem großen Entgegenkommen der Meininger Werkstätteneisenbahner entstand im dortigen Raw der Steifrahmentender der K 4 T 30 wieder. Da Zeichnungen fehlten, wurde fast nur nach Skizzen und Fotos restauriert. Die Berliner 52 6666 mit ihrem zweiten Tender, dem Steifrahmentender, dürfte somit die einzige voll betriebsfähige Variante im deutschsprachigen Raum sein. Ein Aufruf an die Statistiker: Bedauerlicherweise fehlen sämtliche Unterlagen über diesen Tender. Wer weiß Einzelheiten über dessen Herkunft? Kann der Steifrahmentender von der Güstener 52 3119 stammen, die 1972 mit ihrem „Florisdorfer" in Köthen einen Unfall hatte?

Text und Foto: M. Reimer, Berlin

Waggonbau auf Talfahrt

Der Gleisfächer auf dem Gelände der Technischen Messe wirkte während der Leipziger Frühjahrsmesse 1991 wie leergefegt. Zu sehen waren lediglich die Lokomotive 252 004 aus Hennigsdorf, zwei Reisezugwagen aus Ammendorf und Bautzen, ein Kühlwagen aus Dessau, eine Schiebewageneinheit aus Niesky und ein Flachwagen aus Dessau sowie ein Drehgestell der Bauart GP 2000 aus Vetschau. Die 30 000 Beschäftigten der Deutschen Waggonbau AG sind zwar 1991 u. a. dank der im März 1991 von der Bundesregierung bestätigten Export-Bürgschaften (1,4 Mrd. DM für Aufträge in die UdSSR) gerade noch ausgelastet, aber was 1992 im Hinblick auf die Zahlungsunfähigkeit der ehemaligen Ostblockländer wird, steht in den Sternen. 40 Amz-Reisezugwagen werden z. Z. in Bautzen für die DR gebaut. Im zu privatisierenden Raw Halberstadt entstehen parallel dazu 100 Bmz-Reisezugwagen. Mit diesen für 200 km/h zugelassenen Fahrzeugen beteiligt sich die DR an der Bildung von IC- und IR-Zügen, die ab 2. Juni 1991 verstärkt quer durch Deutschland fahren werden. Der Görlitzer Waggonbau liefert für die DR 1991 105 Doppelstockeinzelwagen (da- von 20 Steuerwagen), 7 Oberleitungsrevisionswagen sowie 170 Weitstreckenpersonenwagen für die UdSSR. Derartige Fahrzeuge werden auch in Ammendorf gebaut. Dagegen ist der 27,43 m lange Ammendorfer Weitstrecken-Personenwagen mit Salonabteil für Touristenfahrten noch nicht in Serie gegangen. Die Dessauer Waggonproduktion ist 1991 mit 250 Spezialleiterwagen für die DB-Tochtergesellschaft Kombiwaggon und durch einen Großauftrag an Kühlwagen für die Sowjetischen Eisenbahnen ausgelastet.

wdm

Zu den Museen in Sinsheim und Berlin

Zum Beitrag »Das Auto + Technik Museum Sinsheim« im MEB 2/91: Völlig falsch ist, daß »die Dampflokomotiven... teilweise noch in den 80er Jahren bei der DR unter Dampf standen.« Lediglich die 03 098, 18 314, 95 020 (nicht 007!) und 99 3316 wurden von der DR erworben. Während die 18 314 vor fast 20 Jahren »aushauchte«, wurden die drei anderen Maschinen Ende der 70er Jahre abgestellt und ausgemustert. Lediglich die 95 020 fuhr erst 1981 aufs Abstellgleis. Die 03, 18 und 95er sind Leihgaben der Historischen Eisenbahn Frankfurt (Main). Die 52 3109 wurde jedoch von den ÖBB übernommen. Bis zu ihrer Ausmusterung am 1. März 1968 wurde sie dort als 152.3109 geführt. Ihr äußerer Zustand entspricht keinesfalls den Verhältnissen während des zweiten Weltkriegs. Es gab für die 52er damals weder den Kabinentender noch den Giesl-Schornstein. Der Tarnanstrich dürfte frei erfunden sein. Und zu dem Beitrag über das Museum für Verkehr und Technik sei folgendes ergänzt:

Seit über einem Jahr gehört die 118 077 (zuletzt Bw Stralsund) zum Bestand des Berliner Museums. Sie wird gegen die 118 077 ausgetauscht, die sich in einem allgemein besseren Zustand befindet. Letztere Maschine wurde bis Ende 1990 vom Bw Berlin Hbf, Est Rummelsburg (Personal Bw Berlin-Schöneweide), aus eingesetzt. Jetzt erhält die 118 075 in der Unterhaltungsstelle für Maschinentechnik Berlin-Tempelhof (ex Raw) den letzten Schliff.

M. Reimer, Berlin

zu Berlin – Hannover

Der seit dem 17. 9. 1980 unverantwortlich stilliegende S-Bahnhof Spandau West wird natürlich OHNE Bindestrich geschrieben! Dasselbe gilt dementsprechend für Rathenow Nord.

Auch Ihre Schreibweise »Westberlin« gefällt uns gar nicht. Bekanntlich wurde sie von der SED zur Abstützung der damaligen Drei-Staaten-Theorie DDR/BRD/WB erfunden. Damit sollte der augenfällige Unterschied zum »demokratischen Berlin, Hauptstadt der DDR« deutlich gemacht werden, denn ein »Ostberlin« gab es offiziell ja nie. Über dieses Stadium sollten wir alle in Ost und West aber wohl hinaus sein und auch in der Erinnerung bei »historischen« Betrachtungen richtig von »West-Berlin« oder »Berlin (West)« sprechen. Auch hier gilt u. E. dasselbe für West-Staaken, das umgangssprachlich ja mal »im Osten« lag.

Czarnetzki, Vorsitzender Bürgerinitiative Spandauer Verkehrsbelange 73

Weltrekord

Weltrekord (siehe MEB 4/91, 3. Umschlagseite) ereignete sich nicht in Minden, sondern um 10.45 Uhr auf der Strecke Hannover – Celle, und zwar erreichte die Bahndienstlok 752 (DB 120er der Vorserie) mit einem Meßwagen und dem Prüfling (Güterwagen der Gattung Hbillws) 213 km/h.

Ch. Fricke Isernhagen

Umwandlungen

Auf der Gründungsveranstaltung am 29. Dezember 1990 haben die Mitglieder der ehemaligen AG 6/44 »Historische Straßenbahnfahrzeuge Leipzig« die Umwandlung in einen eingetragenen Verein vollzogen. Der neue Name lautet: »Arbeitsgemeinschaft Historischer Nahverkehrsmittel Leipzig« e. V., Vereinsvorsitzender ist Herr Gerhard Wirthgen.

Die Vereinsanschrift lautet: PSF 550, O-7010 Leipzig.

R.-R. Scholze, Leipzig

Am 1. Februar 1991 erfolgte im Bw Pasewalk die Vereinsgründung der »Eisenbahnfreude Ueckertal« e. V., als Rechtsnachfolger der DMV AG 5/22 Pasewalk.

Der Verein wird sich in diesem Jahr weiterhin der Pflege der Museumslokomotiven 78 009 und 93 230 widmen, die Ausgestaltung des Lokbahnhofs Ueckermünde übernehmen sowie Sonderfahrten nach Ueckermünde und Szczecin durchführen.

H. Bergmann, Ueckermünde

zu FriesenInterCity

Sicher mögen die Friesen auf die abgebildete Art ihre Güterwagen rangieren, doch die Originalität spreche ich ihnen ab. Rundweg!– Das war nämlich so: Die Monate Februar bis Mai des Jahres 1945 verbrachte ich in einem Kriegsgefangenenlager der US-Army in Reims (Champagne). Eines der Arbeitskommandos, in dem die PW's ihre Freizeit verbrachten, befand sich auf dem Güterbahnhof im Osten von Reims (Richtung Retnel). Dort befand sich ein umfangreiches, sich ständig veränderndes Lager von Heeresverpflegung des US-Army, taktisch Bezeichnung »Pigeon Yard«, (Taubenschlag). Eine erbeutete deutsche Rangierlokomotive BR 80 brachte täglich einen Güterzug mit G-Wagen und fuhr dann aber wieder ab. Dieser Zug mußte zerlegt und an die einzelnen Rampen rangiert werden. Was taten wir also ohne Lok? Nun ganz einfach: Wir hatten also da so einen Ostfriesen (nehme ich heute nach Lektüre des ME jedenfalls an), der dem Ami vorschlug, die Wagen doch einfach mit Hilfe eines Treckers zu rangieren. Gesagt, getan. Der Ami besorgte einen Minitruck, etwa von der Art, wie ihn die Weinbauern benutzen, der wurde mittels Stahlseils, vor die Wagen gespannt und los ging's. Nicht nur die Sachsen sind helle! – Ich selbst eroberte mir zeitweilig so einen Treckerposten und schleppte fleißig Güterwagen über die Piste. Spaß machte das Holpern über die Schwellen, das dem gut gefederten Truck ebenso viel Freude bereitete. Nervenkitzel entstand immer dann, wenn zwei Wagen aneinander rangiert werden sollten: Kam man vor dem Zusammenprall noch rechtzeitig zwischen den Schienen raus? Na ja, es ging eigentlich immer alles gut, im Notfall hätte man ja abspringen können. (Wer kümmerte sich damals schon um Arbeitsschutz und solche schönen Dinge?) – Falls zufällig ein ME-Leser damals auch auf dem Pigeon Yard arbeitete, würde ich mich über seine Zuschrift freuen!

Klaus Möhle, Paplitz

Vergangenheitsbewältigung

Was das Thema »Vergangenheitsbewältigung« betrifft – bei manchen Tönen, die da so auf dem Papier verewigt wurden, kann ich nur den Kopf schütteln. Im Klartext ausgedrückt: Ich halte es für nicht sehr ehrlich, wenn man heute so tut, als sei man in der DDR nur reglementiert, nur bevormundet worden. Leider kenne ich manchen, der heute so redet und gestern schnell sein SED-Mitgliedsbuch weggeworfen hat. Ich bin für ehrliche Aufarbeitung der Vergangenheit, für kritische Aufarbeitung. Ich bin aber dagegen, daß den heute Herrschenden, für die die DDR lediglich ein »Unrechts- und Verbrecherstaat« war, gleichfalls nach dem Munde geredet wird, noch dazu, wo der Anspruch erhoben wird, es handle sich um einen freiheitlich-demokratischen Rechtsstaat.

Einige Sätze im »Prellbock« scheinen mir in eine solche Richtung zu gehen. Man kann nicht undifferenziert von permanenter Reglementierung im Betrieb sprechen und damit begründen wollen, daß sich der »Durchschnitts-Modelleisenbahner« zu Hause wohler fühlte als in der Gemeinschaft. Wollen wir es doch lieber mit einem Ausspruch von Hans Modrow als Ministerpräsident der DDR halten: »Seien wir doch ehrlich zueinander!«

So ein bißchen tendenziös ist auch der Beitrag auf Seite 10. Die Wirtschaft der DDR hatte viele Probleme »dank« Mittagscher Wirtschaftspolitik, ja, aber man soll doch bitteschön nicht immer den Anschein erwecken, als habe eigentlich überhaupt nichts funktioniert und nur dank der Tricks und Kniffe einiger aus vor 1972 privaten oder halbstaatlichen Betrieben stammender Leiter habe man einen einigermaßen funktionsfähigen Betrieb erhalten können. Ähnliche Gedanken bewegten mich beim Gespräch mit Herrn Zeuke (me 10/90). Immerhin war er der erste Komplementär eines halbstaatlichen Betriebes, der damals auf dem Parteitag der LDPD öffentlich seine Entschluß verkündete, angesichts des »wachsenden Widerspruchs zwischen gesellschaftlicher Produktion und privatkapitalistischer Aneignung« (sinngemäß zitiert) seine Anteile an den Staat verkaufen zu wollen.

Mit etwas gemischten Gefühlen habe ich auch den Beitrag »Fluchtversuch unmöglich« gelesen. Einerseits ist er ausgesprochen interessant, da er Informationen vermittelt, die bislang nicht zugänglich waren, auch nicht über bundesdeutsche Publikationen. Andererseits erscheint mir einiges etwas tendenziös. Ich gewinne den Eindruck, die Sicherungsmaßnahmen der DDR seien völlig überzogen, am Ende gar grundlos und rechtswidrig gewesen. Das entspricht ganz dem, was von offizieller Bonner Seite seit Jahrzehnten gepredigt wird. Natürlich kann nicht verschwiegen werden, daß die ehemalige DDR-Führung eine Sicherheitsdoktrin verfolgte, die sich im Laufe der Jahre immer mehr gegen die eigenen Bürger richtete. Ich bin auch dagegen, daß verschwiegen wird, daß die ehemaligen Führung ein geradezu

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

krankhaftes Sicherheitsbedürfnis hatte, daß nicht wenige ihrer Mitglieder in einer Art »Bunkermentalität« lebten, so, als sei nach wie vor die Zeit der Illegalität. Aber auch das war nicht nur subjektiv bedingt.
Und so sage ich auch, ich bin dagegen, daß verschwiegen wird, daß wesentliche Ursachen von den Regierenden in Bonn und Berlin-West zu verantworten sind. Ich erinnere nur an einige markante Aussprüche, die, wie die Praxis bewies, nicht als Sonntagsreden gemeint waren. So schrieb schon 1949 Willy Brandt in seinem Buch »Das sozialistische Jahrhundert«: »Dieses Ostzonen-Protektorat wird dauerner Zersetzung seitens der Bundesrepublik ausgesetzt sein.« Für den Regierenden Bürgermeister Ernst Reuter war Berlin-West bekanntlich die »billigste Atombombe«, und Konrad Adenauer verlangte bekanntlich, »nicht von der Wiedervereinigung, sondern von der Befreiung der Zone« zu sprechen. Es wäre traurig, wenn das der Verfasser Bernd Kuhlmann vergessen haben sollte. Und was die 78 009 betrifft – sie soll natürlich Museumslok bleiben. Aber das damit zu begründen, daß sie einmal für einen Grenzdurchbruch mißbraucht – und ich benutze bewußt dieses Wort – ist wohl mehr als geschmacklos. Aus dem Lokführer Deterling noch nachträglich einen Helden zu machen, findet ebenfalls nicht meinen Beifall. Ich habe Achtung vor solchen Menschen, die, im Gegensatz zur Mehrheit – und ich nehme mich da nicht aus – den Mut hatten, Wahrheiten öffentlich zu machen, auch wenn es meiner Meinung nach nicht der richtige Weg war, die DDR zu verlassen. Ich halte aber nichts von solchen, die aus Abenteuer- oder Sensationslust oder allein wegen der vollen Schaufenster gingen und sich für Sensationsstorys hergaben. Und dazu wurde der damalige Durchbruch mit einem Eisenbahnzug ja wohl benutzt. Mehr noch, wer die Rundfunk- und Fernsehsendungen aus der BRD und Berlin-West aus der Vergangenheit nicht ganz vergessen hat, der wird sich erinnern, daß die Bürger der DDR regelrecht zum illegalen Verlassen der DDR aufgefordert wurden. Das auch zu sagen, wäre wohl im Interesse der Wahrheit notwendig gewesen. Der stalinistisch geprägte Sozialismus-Versuch ist nicht nur an seinen inneren Gebrechen gescheitert. Der von westlicher Seite als »Kalter Krieg« geführte gnadenlose Kampf gegen jedwede gesellschaftliche Alternative hat einen nicht minder geringen Anteil.
Zum Schluß noch etwas zum Brief von H.-J. Pescht zur Zukunft des DMV: Ich kann mich seinen Gedanken nicht verschließen. Der von Herrn de Maiziere und seiner gewendeten CDU favorisierte Anschluß der DDR an die BRD nach Artikel 23 GG war nie eine Vereinigung, sonder eine Vereinnahmung. Die negativen Folgen in Gestalt von totalem Wirtschaftszusammenbruch und Massenarbeitslosigkeit bekommen wir alle zu spüren. Ich gewinne immer mehr den Eindruck, daß mit aller Brutalität versucht wird, den Bürgern das Bewußtsein zu nehmen, daß sie einen eigenen Staat hatten, in dem nicht alles schlecht war und den sie hätten besser machen können. So gesehen halte auch ich nichts von einem »Beitritt« des DMV zum BDEF. Ich sehe die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit, aber nicht die der Aufgabe des DMV. Nur weil eine bürgerlich-konservative Volkskammermehrheit einen Beschluß zum »Beitritt« faßte, muß der DMV ein Gleiches tun? Solcher Formalismus bringt wohl nichts! Oder meint der Vorstand, sich so besser über Wasser halten zu können? Ich werde mich hüten, dem BDEF etwas unterstellen zu wollen, aber auch ein Herr de Maiziere wurde nicht mehr gebraucht, nachdem er seine Aufgabe erfüllt hatte.
Ich weiß auch nicht, was man im BDEF sagen würde, wenn von diesem Beitritt zum DMV verlangt würde.
Etwas anderes wäre eine echte Vereinigung gleichberechtigter Partner: Das heißt aber noch lange nicht, daß die zwingende Notwendigkeit besteht, dies von heute auf morgen zu tun.

Hans-Joachim Weise, Ilmenau

Pro und Contra

Die Kritiker kann ich nicht verstehen. Entbehren sie etwa die früher üblichen Berichte über »Sollerfüllungen zu Ehren des x-ten Parteitages durch die AG X/Y«? oder die sonst mit politischen Aussagen befrachteten Lobhodeleien? Ich meine, Sie sollten auf dem eingeschlagenen Wege weitermachen, man kann sicher noch etwas verbessern, aber wo ist das nicht so. Dann habe ich eine Korrektur: Im Heft 2/91 wird die 52 3109 als »von der Reichsbahn gekauft« bezeichnet; meines Wissens gab es aber die Kombination Giesl-Ejektor und Kabinen-Wannentender nur bei der Österreichischen Bundesbahn. Mindestens der Tender muß von dort sein, wenn nicht die ganze Lok!

Ulrich Stade, Tosterglope-Ventschau

Im letzten Herbst fiel mir ein Exemplar des MODELL EISENBAHNERS in die Hände. Ich kannte diese Zeitschrift bis dahin nur von Namen her. Die Zeitschrift gefiel auf Anhieb so gut, daß ich weitere Hefte auf Spielzeug- bzw. Modellbahnmärkte kaufte und schließlich ein Abo bestellte. Übrigens ein Dank an Frau Olboeter für die zügige Bearbeitung! Für mich gab es mehrere Gründe, diese Zeitschrift zu bestellen! Einmal bin ich im Kreis Magdeburg geboren und interessiere mich besonders für die neuen Bundesländer. Und zu anderen ist der Modellbahnteil äußerst aufschlußreich. Wir hier im Westen der Republik waren ja immer schon in puncto Modelleisenbahn reichlich verwöhnt worden. Weniger die Modelleisenbahner der ehemaligen DDR. Sie mußten sich viele Teile selbst bauen – das Angebot war viel zu gering. Der Ideenreichtum und handwerkliche Schmuckstücke zeugen von einer besonderen Modellbahnwelt, und das ist immer wieder den gut geschriebenen Beiträgen zu entnehmen. Eingeschlossen sind die sog. Kleinigkeiten, häufig auf ganz simple Art und Weise hergestellt.
Ich wünsche mir, daß der MODELL EISENBAHNER so bleibt wie er ist. Ich wünsche dem MODELL EISENBAHNER und ihren »Machern« für die Zukunft viel Erfolg.

Siegfried Kieselbach, Düsseldorf

Zu Tfz-Nummernvereinigung

Warum muß die DR die Tfz-Nummern der DB übernehmen? Es wäre doch sicher auch umgekehrt möglich.
Ich finde es empörend, mit welcher Selbstverständlichkeit alles Ostdeutsche nach und nach für Null und Nichtig erklärt wird.

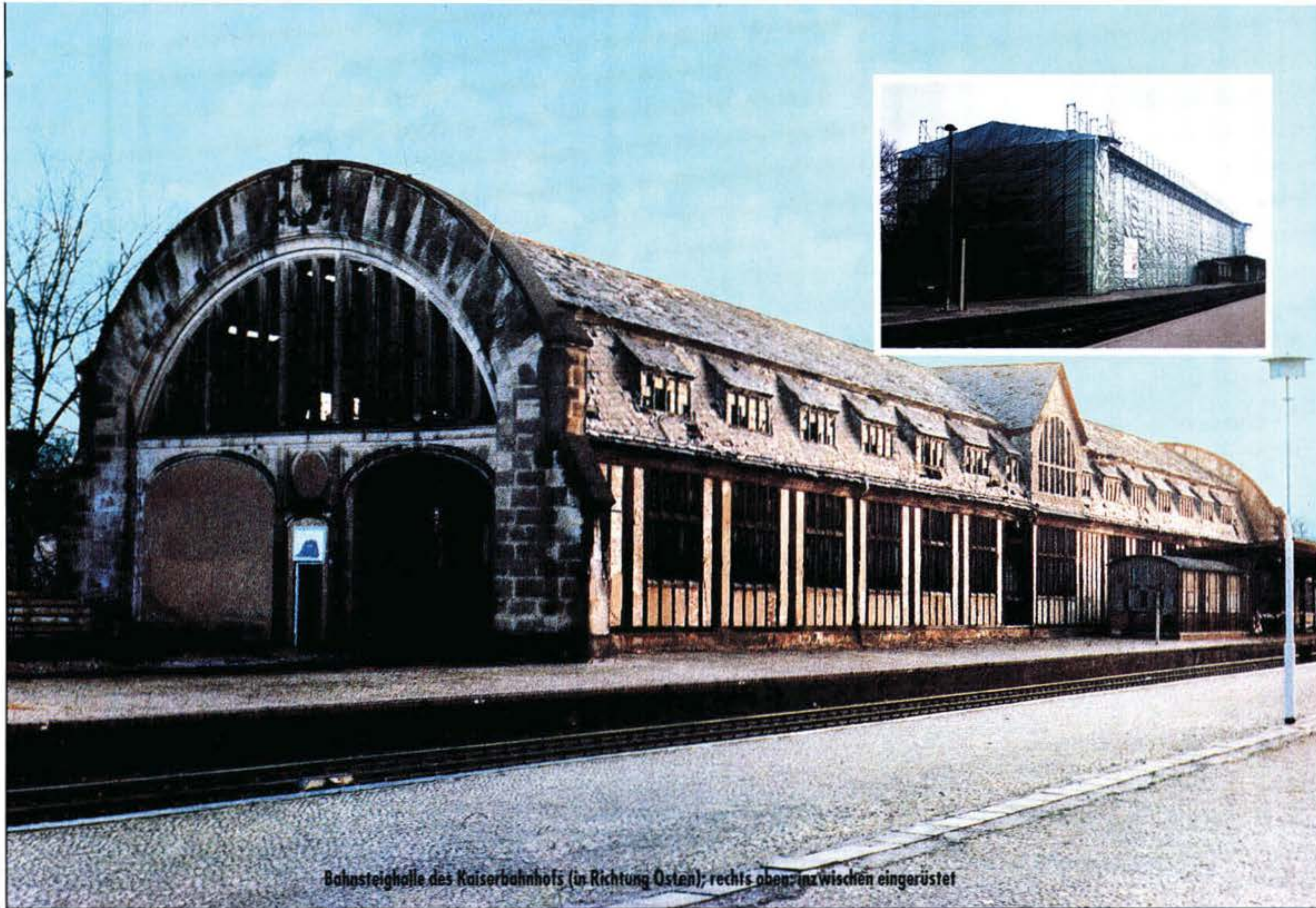
Frank Laffin, Oberröblingen

Rheingold-Zug

Seit 21 Jahren betreiben die Mitglieder des Freundeskreises Eisenbahn Köln e. V. den historischen »Rheingold-Zug«. Daß sich diese mehr als 60 Jahre alten Wagen immer noch in einem technisch sowie optisch guten Zustand befinden, ist dem 1955 gegründeten Eisenbahn-Verein zu verdanken, der die Wagen 1970 von der Deutschen Bundesbahn ankaufte. Aber nicht nur die betriebsfähige Unterhaltung dieses Zuges, sondern auch sein regelmäßiger Einsatz in ganz Deutschland und im benachbarten Ausland stehen auf dem Programm des Vereins. Das diesjährige Reiseprogramm mit interessanten Tages- und Mehrtagesfahrten kann bei der Geschäftsstelle des Vereins, Herdefuststraße 10, W-5000 Köln 1 gegen Einsendung eines frankierten Rückumschlags angefordert werden.
Auch ohne den eigenen Zug gehen die über 200 Vereinsmitglieder gerne auf Reisen. Exkursionen und Besichtigungen von interessanten Eisenbahn- und Museums-Objekten sind regelmäßige Programmpunkte des Vereinslebens. Auch in der Verkehrspolitik ist der Verein seit einiger Zeit aktiv. Es wurde ein verkehrspolitischer Arbeitskreis gegründet, der sich mit der aktuellen Verkehrspolitik, insbesondere des Nahverkehrs im Kölner Raum befaßt.
Eine Jugendgruppe ist ebenfalls vorhanden, die den jungen Leuten das Hobby Eisenbahn näherbringen möchte. Hierzu werden noch Mitglieder gesucht. Interessenten können sich an die Geschäftstelle des Vereins wenden. **MEB**

Eisenbahnunglück bei Tantow

Nicht im Zusammenhang mit dem Unfall von Schwiebus stand ein weiteres Ereignis, das am 31. Dezember 1943 in Tantow (ehemals Kreis Randow) für Aufsehen sorgte. Der Fronturlauberzug 62 fuhr auf zwei haltende Lokomotiven auf. Als Ursachen werden mangelhafte Fahrwegprüfung und grobe Fehler bei Ausführung der Rangierbewegung zum Umsetzen der beiden Lokomotiven angegeben. Die grausige Bilanz: 38 Tote und 16 Verletzte.
Auch diese Unfallmeldung paßte keinesfalls in die Palette der Erfolgsmeldungen dieser Zeit. Versuche von Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft »Eisenbahnhistorik« in Pasewalk, endlich Licht in das Dunkel dieses Unfalls zu bringen, hatten bisher wenig Erfolg. Wir suchen weitere Quellen, aus denen Näheres über diesen Unfall hervorgeht. Zuschriften bitte an Bodo Nase, Str. der Freundschaft, Pasewalk, O-2100.



Bahnsteighalle des Kaiserbahnhofs (in Richtung Osten); rechts oben: inzwischen eingerüstet

Des Kaisers Bahnhof

Wenngleich in den zurückliegenden Jahren vor allem in Tageszeitungen Fragmente über die Geschichte des Kaiserbahnhofs Wildpark veröffentlicht wurden, erwiesen sie sich vielfach als falsch und ungenau. MEB recherchierte und berichtet im folgenden in groben Zügen über die königlich-kaiserliche Vergangenheit des jeher zur Stadt Postdam gehörenden Bahnhofs Wildpark.

In der ex-DDR erschienen zwar viele Bücher und Schriften über die zahlreichen Kulturdenkmäler der einstigen preußischen Residenzstadt Potsdam, aber Angaben über den Kaiserbahnhof Wildpark – dem Eingangstor zum Neuen Palais – suchte man vergebens. Doch noch vor der Wende kam der inzwischen verfallene Bau als Devisenbringer ins Gespräch. Er sollte restauriert und als Einnahmequelle für finanzkräftige Besucher aus dem Westen dienen. Dann kam die Wende. Inzwischen ist das Baudenkmal eingerüstet, gibt es Sponsoren, Restaurierungs- und Nutzungsvorschläge. Entschieden aber ist noch nichts.

Es entsteht ein Bahnhof

Nach Inbetriebnahme der Strecke Potsdam – Magdeburg am 7. August 1846 rollten die Züge zunächst am Wildpark, einem Jagdgebiet des preußischen Hofes, ohne Halt vorbei. Erst 20 Jahre später erfreute sich der Wildpark als Ausflugsgebiet bei den Berlinern und Potsdamern zunehmender Beliebtheit. 1868 wurde daher die Haltestelle Wildpark eingerichtet, auf der zunächst nur sonntägliche Ausflüglerzüge hielten. Gleichzeitig stellte man in Höhe des Bahnsteigs einen Pavillon auf, den der König bei seinen Besuchen im unweit gelegenen Neuen Palais zu nutzen pflegte. Ab 15. Juli 1869 diente die nun mit Ladegleisen ausgestattete »Station Wildpark« auch dem öffentlichen Reise- und Güterverkehr.

Neue Projekte

Gelegen an der westlichen Stadtgrenze von Potsdam erhielt der Bahnhof Wildpark durch das Wachsen der Stadt eben in diese Richtung immer mehr an Bedeutung. Daher forderte der kaiserliche Kronprinz am 25. April 1882 den Ausbau des Bahnhofs und ein Empfangsgebäude im Stile des Neuen Palais. In den folgenden Jahren gab es dafür zwar zahlreiche Projekte, aber keines wurde verwirklicht. 1890 entstand in Bahnhofsnähe lediglich ein Beamtenwohnhaus, da der Bahnhofsvorstand durch den starken Hofverkehr Tag und Nacht erreichbar sein sollte. Am 30. April 1894 kam neben einem neuen Kaiserpavillon ein Warteraum für das Gefolge für insgesamt 35 500 Mark hinzu. Noch im gleichen Jahr, am 20. Juni 1894, wurde eisenbahnseitig wiederum ein völlig neuer Bahnhof gefordert. Dabei war ein Anschlußgleis vom Bahnhof Wildpark zum Neuen Palais im Gespräch.

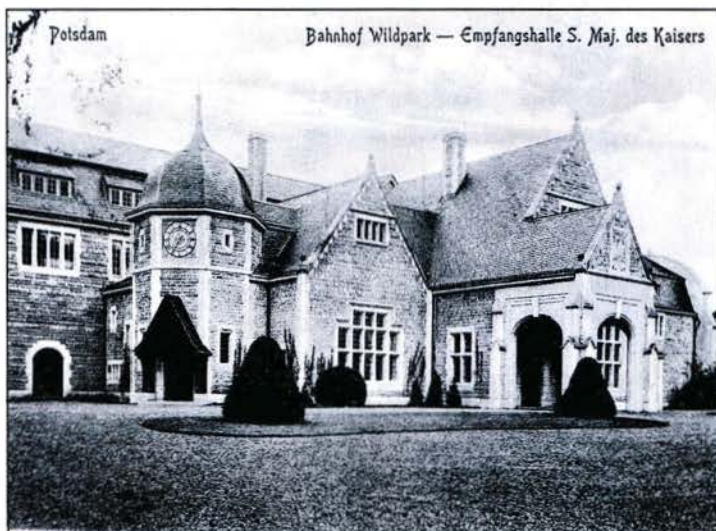
Fotos: Dr. W. Ruppert, Potsdam

Endlich ein Kaiserbahnhof

Jetzt nahm der Umbau des Bahnhofs Wildpark konkrete Formen an. Er wurde durch den Bau der sogenannten Umgehungsbahn Beelitz Stadt – Wildpark – Nauen und die Hochlegung des Streckenabschnittes der Magdeburger Bahn in der Brandenburger Vorstadt beschleunigt, nachdem bereits am 1. September 1902 die in Wildpark eingebundene Nebenbahn von Nauen eröffnet worden war. Am 14. Januar 1904 lag auch das erste von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin ausgearbeitete Projekt für einen Kaiserbahnhof in Wildpark vor. Schon am 12. Februar 1904 ließ der häufig mit seinem Hofzug reisende Kaiser Wilhelm II. durch seinen Oberhofmarschall mitteilen, daß »das Kaiserhaus am Bahnhofe zu Wildpark durch den Geheimen Ober-Hofbaurath Ernst Eberhard v. Ihne« (1848 – 1917) »im englisch-cottage Stile zu projectieren sei.« v. Ihne selbst hatte in den zurückliegenden Jahren bereits zahlreiche Bauten, wie die Gebäude auf der Berliner Museumsinsel und der Staatsbibliothek, entworfen. Bereits am 1. November 1904 legte v. Ihne die ersten Entwürfe vor, die in den folgenden Jahren auch in die Tat umgesetzt wurden. Am 28. September 1905 lag der Kostenanschlag vor.

Wenige Wochen später, am 28. Oktober 1905, folgte der erste Spatenstich für den Bau des Kaiserbahnhofs. Durch den totalen Umbau des Bahnhofs Wildpark zogen sich die Arbeiten bis zum Jahre 1909 hin. Zwischenzeitlich, am 1. Oktober 1908, konnte die Nebenbahn Beelitz Stadt – Wildpark auf dem z. T. hochgelegten Bahnhof eröffnet werden. Während die vier überdachten Bahnsteige mit Verbindungstunnels zum alten im Fachwerkstil errichteten Empfangsgebäude und der Güterbahnhof fertiggestellt waren, wurde noch auf vollen Touren am Kaiserbahnhof gebaut. Neben dem Kaisertunnel bereiteten die Installation von Fahrstühlen und das Heranlegen von Kabeln aus dem etwa 3 km entfernten E-Werk Kopfzerbrechen und zögerten die Arbeiten weiter hinaus.

Am 29. Oktober 1909 wurde der Kaiserbahnhof bis auf die Überdachung fertiggestellt. Die in den Originalakten vorhandenen Schriftstücke enthalten keine Angaben über die Baukosten, wohl aber die Bemerkung, daß diese im Baufonds der Umgehungsbahn bzw. dem der Trassenveränderung der Magdeburger Bahn schlicht und einfach »verrechnet« wurden.



Der englische Stil des 1909 eingeweihten Kaiserbahnhofs ist unübersehbar. Repro: Atelier Herrmann, Potsdam

Bleibt noch nachzutragen, daß der nun überflüssig gewordene Kaiserpavillon und das Gefolgschaftshaus abgebrochen und verkauft werden sollten. Zuvor wurde erwogen, den Pavillon entweder auf dem Bahnhof Nassawen (Ostpreußen) der Strecke Gumbinnen – Szittkehmen oder in Cadinen (Westpreußen) der privaten Haffuferbahn umzusetzen, da sich hier Jagdgebiete des Kaisers befanden. Dort bestanden aber »geeignete Baulichkeiten«, und so blieben beide Gebäude noch in Wildpark. Für das Gefolgehaus fand sich im April 1910 ein Käufer – wer, ist unbekannt. Der ebenfalls auseinandergenommene Kaiserpavillon sollte nun in Nauen aufgestellt werden, da die Kaiserin »mit dem Automobil gerne nach Nauen fährt und von dort oft die Züge nach Hamburg benützt.« Doch auch daraus wurde nichts; der Bahnhof war zu dieser Zeit eine große Baustelle. Der Pavillon geriet in Vergessenheit. 1912 stand er noch zum Verkauf auf einem Lagerplatz am Bahnhof Wildpark. Was mit dem Pavillon danach geschah, blieb bisher im Dunklen.

Die Hochbauten

Der Kaiserbahnhof erhielt wie bereits angedeutet ein ländliches Gepräge im Englisch-Cottage-Stil und erinnert teilweise an das 1917 fertiggestellte Schloß Cecilienhof im Neuen Garten von Potsdam. Die Dächer waren mit Schiefer gedeckt. Die Stahlträger der 90 m langen Bahnsteighalle wurden braun gestrichen; sie sollten Holzfachwerk vortäuschen. Ansonsten entstand das Mauerwerk aus Cottaer Sandstein. Ineinander verschachtelt waren mehrere Gebäudeteile errichtet worden, in denen getrennte Treppen, Warte- und Speiseräume des Kaiserpaares, des Gefolges und der Diener untergebracht wurden. Die aus Mamor in Anlehnung an eine solche auf dem Bahnhof Hamburg-Dammtor errichtete Treppe war ausschließlich den »Allerhöchsten Herrschaften« vorbehalten. Die Wirtschafts- und sonstigen Funktionsräume, eingeschlossen die Fahrstuhleinrichtungen, befanden sich unter dem Hofbahnsteig. Die durchgehende Hallenkonstruktion überspannte den Kaiserbahnsteig und erhielt im Mai 1909 die ursprünglich nicht vorgesehenen Giebelseiten, »um mögliche Belästigungen durch Zugluft auszuschließen«.

Die weitere Entwicklung

Der Kaiserbahnhof diente von 1909 an einem regen Hofzugverkehr. Als erster Gast des Kaisers wurde der damalige russische Zar empfangen. Nach der Flucht der kaiserlichen Familie im Jahre 1918 verfiel der Kaiserbahnhof in einen Dornröschenschlaf. Er wurde lediglich am 19. April 1921 aus Anlaß der Beisetzung der Kaiserin in einem Tempel unweit des Neuen Palais unterbrochen. Mehrere Sonderzüge fuhren aus diesem Anlaß nach Wildpark. Danach fristete der Kaiserbahnhof ein ruhiges Dasein.

Besatzungsmacht und Reichsbahn

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs geriet der Kaiserbahnhof in die Schlagzeilen. Er wurde noch 1945 Endpunkt des Blauen Expreß aus Moskau. Dienstags und donnerstags endete und begann dieser Zug in Wildpark. Wie zu Kaisers Zeiten mußten ein roter Teppich ausgerollt werden und der Bahnhofsvorsteher anwesend sein. Als die sowjetische Militärkommandantur 1952 nach Wünsdorf verlegt wurde, hatte der Kaiserbahnhof seine Schuldigkeit getan. Die Räumlichkeiten nutzte zunächst die Bezirkskasse Potsdam der Deutschen Reichsbahn, anschließend die DR-Betriebsberufsschule Potsdam. Danach richteten sich die Beschäftigten des Bahnhofs Wildpark einige Räume für Kulturveranstaltungen ein. Da aber alle Baulichkeiten nicht gepflegt und instand gehalten werden konnten, wurden diese Räume 1967 baupolizeilich gesperrt.

Der endgültige Verfall

Aus den einstigen Salonräumen wurden jetzt Lager der Deutschen Volkspolizei. 1977 mußten diese Räume durch die Hochbaumeisterei Wustermark endgültig gesperrt werden – Einsturzgefahr! Und das, obwohl der verkehrs- und architekturhistorische Wert des Bahnhofs durchaus bekannt war, schließlich stand der Bahnhof schon seit längerer Zeit auf der Denkmalliste des damaligen Bezirkes Potsdam.

Erst im Zusammenhang mit dem 150. Jahrestag der Eröffnung der ersten preußischen Eisenbahnlinie im Jahre 1988, erinnerte man sich 1986 auch wieder des einstigen Prunkstücks am Wildpark. Doch Potsdam durfte das Jubiläum der alten Stammstrecke nach Berlin nicht als ein solches feiern. Schließlich führte ja der größte Teil der Strecke durch Westberlin. Und so wurde nur der 150. Geburtstag der ältesten noch in Betrieb befindlichen deutschen Eisenbahnwerkstätte gefeiert. Potsdamer Ideen, ein eigenes Verkehrsmuseum in der ehemaligen Kaiserhalle einzurichten, wurden zwar von der Deutschen Reichsbahn und dem Rat der Stadt begrüßt, aber wegen fehlender Investitionsmittel »zurückgestellt«.



Restlos dem Verfall preisgegeben: die Fassade der Bahnsteighalle! Deutlich ist die als Fachwerk getarnte Stahlkonstruktion zu erkennen. Ab Juni 1991 fahren hier die Intercity-Züge nach Hannover vorbei.

Foto: Dr. W. Ruppert, Potsdam

Kaiserbahnhof als Devisenquelle

Eine Chance jedoch sollte der Kaiserbahnhof zu DDR-Zeiten noch erhalten. Ein bekannter Westberliner Architekt, Liebhaber historischer Verkehrsbauten und Meister ihrer Rekonstruktion, hatte die Bahnhofsruine besucht und, erschreckt von deren Zustand, Wege zur Rettung des Bahnhofs ersonnen. Als Köder benutzte er die permanente Devisenarmut der DDR. So entstand das Projekt, aus dem Kaiserbahnhof ein Spielsalon mit Einkaufs- und Freizeitraum für devisenträchtige Deutsche und Ausländer zu errichten, wobei die Investoren die Rekonstruktion des Bahnhofs auf eigene Kosten übernommen hätten. Die Verhandlungen waren schon so weit gediehen, daß bereits die Genehmigung vorlag, Züge von Berlin-Wannsee nach Wildpark ohne Paß- und Zollkontrolle bzw. Visumszwang fahren zu lassen. Glücklicherweise ist aus dem Umbau des Kaiserbahnhofs in einen Devisen-Lo(c)kschuppen nichts geworden. Zwar wäre das Gebäude gerettet, aber auch die Bürgerschaft von Potsdam wie der Rest der DDR-Bevölkerung von seiner Nutzung ausgeschlossen worden. Schon bald nach der politischen Wende in der DDR beschloß noch die alte Stadtverordnetenversammlung von Potsdam den Verzicht auf dieses Projekt, zumal die Bebauung des Umfeldes wegen einer Trinkwasserschutzzone kaum möglich ist.

Projekte und Pannen

Nun ist der Kaiserbahnhof endlich auch Gegenstand der öffentlichen Diskussion geworden. Denkmalpfleger und Historiker, Eisenbahnenthusiasten und engagierte Potsdamer Bürger meldeten sich wiederholt zu Wort. Lokale und überregionale Zeitungen sowie verschiedene Rundfunk- und Fernsehstationen haben das Thema Kaiserbahnhof aufgegriffen.

Nach den Kommunalwahlen im Mai 1990 suchten auch die neuen Stadtväter nach einer schnellen Lösung für den ehrwürdigen Bahnhof Wildpark, der zudem durch die direkte Eisenbahnverbindung mit Berlin-Wannsee von immer mehr Gästen der Stadt frequentiert wurde. Das favorisierte Projekt für den Kaiserbahnhof scheiterte. Es sollte durch eine kanadische Investorengruppen realisiert werden und sah außerdem die weiträumige Bebauung des Geländes um den Bahnhof vor. Das führte zu heftigen Protesten der Potsdamer Kleingärtner, von denen etliche ihre Schollen in unmittelbarer Nähe zum Kaiserbahnhof bedroht sahen. Auch die Umweltschützer machten wegen der Trinkwasserzone mobil, und die Denkmalpfleger wiesen auf die Zerstörung der natürlichen Verbindung zwischen den Schlössern von Sanssouci und dem Kaiserbahnhof hin. Schließlich lehnte auch die Reichsbahn eine solche Absicht generell ab. Soweit, so schlecht...

Was also nun? Eine Lösung war und ist dringend geboten. Der Zustand des Bahnhofs ist nicht besser geworden. Fest steht, daß die Reichsbahn und ebenso die künftig gesamtdeutsche Bahn kein Geld für die Rekonstruktion des Bahnhos, die mindestens 20 Mill. DM erfordern wird, bereitstellt. Die Rbd Berlin brachte lediglich und das ist hoch anzuerkennen, etwa 500 000 DM auf, um den Kaiserbahnhof im Januar 1991 winterfest einrüsten zu lassen. Eventuell reicht das Geld noch für eine Grundsanierung der tragenden Elemente der Halle. Und der Potsdamer Magistrat? Man läßt zur Zeit prüfen, ob nicht vielleicht doch im Grundwasserschutzgebiet rund um den Bahnhof gebaut werden darf...

Genug Pläne vorhanden

Es gibt eine echte Alternative. Besagter Architekt aus Berlin hat neue Investoren gefunden, die bereit sind, den Kaiserbahnhof auf ihre Kosten zu sanieren. Die Stadt Potsdam müßte ihnen lediglich ein zwei Hektar großes Grundstück, irgendwo in der Stadt, vermachen, um dort ein in Potsdam ebenso dringend benötigtes Gewerbezentrum nach modernsten Gesichtspunkten und mit günstigen Bedingungen für die künftigen Nutzer errichten zu können. In zwei Jahren feiert die brandenburgische Landeshauptstadt ihr 1000jähriges Bestehen. Noch gibt es eine Chance, den Kaiserbahnhof bis dahin wieder in alter Schönheit aufzubauen.

Und dann?

Natürlich wäre die Rekonstruktion nur ein erster Schritt. Ebenso wichtig ist eine sinnvolle Nutzungskonzeption. Dabei sind sowohl die Interessen der Eisenbahn, der Stadt Potsdam bzw. des Landes Brandenburg, der Schlösser und Gärten Potsdam-Sanssouci und der Anwohner zu berücksichtigen.

Fest scheint zu stehen, daß die Nutzung multifunktional sein muß. In die Rekonstruktionsarbeiten können ohne große Probleme die Verschließbarkeit der Bahnhofshalle, ihre Beheizbarkeit und die mobile Überbrückung des Bahnhofsgleises einbezogen werden. So könnten also neben eisenbahntechnischen Ausstellungen auch Kongresse, Empfänge und andere Veranstaltungen stattfinden, die das Geld für die Unterhaltung des Bahnhofskomplexes erwirtschaften lassen. Sponsoren sind immer gern willkommen. Einen ersten Schritt unternimmt derzeit die rührige Fahrgastorganisation »Pro Bahn«, die Ende März 1991 eine Ausstellung über historisch wertvolle Bahnhöfe der Reichsbahn im Rahmen ihrer Aktion »Pro Bahnhof« eröffnete und dabei Paten für diese Bahnhöfe in den alten Bundesländern gewinnen möchte. Dabei ist auch der Kaiserbahnhof, und erste Station der Ausstellung ist Potsdams Partnerstadt Bonn...

Wolf-Dietger Machel, Berlin (historischer Teil);
Dr. Wilfried Ruppert, Potsdam (aktueller Teil)

Quellenangaben

(1) Akten über die Bahnanlagen in Potsdam 1880 – 1912, Verwaltungsarchiv der Rbd Berlin, Nr. SU 16072

(2) Schönemann, M.: Das Wilhelminische Potsdam, 1990

(3) Maquart: Chronik vom Bahnhof Wildpark, o. J., unveröffentlicht

(4) Berichte über den Kaiserbahnhof Wildpark in den Tageszeitungen Märkische Allgemeine, Brandenburgische Neueste Nachrichten, Berliner Morgenpost und Tagesspiegel in den Jahren 1990 bis März 1991

Des Kaisers Wagen



Gerhard Arndt (64),

im Februar 1952 vom Minister für Verkehr Prof. Dr. Reingruber mit der Sicherstellung der Reste des ehemaligen Sächsischen Eisenbahnmuseums und der Vorbereitung eines neuen Museums beauftragt und seitdem Mitarbeiter dieses Verkehrsmuseums Dresden, Modellbahner von Kindesbeinen an und hernach Eisenbahner mit Leib und Seele, vielen Eisenbahnfreunden in Deutschland, Europa und Übersee als Bewahrer und Pfleger historischen Eisenbahngutes bekannt, unlängst durch Verwaltungsakt aller Eisenbahnerrechte einschließlich der Freifahrkarte für verlustig erklärt, hat am Schicksal des kaiserlichen Salonwagens wesentlichen Anteil. Folgendes berichtete er in unserer Redaktion:

Nach dem Beschluß im Jahre 1943, den Wagen aus dem Verkehrs- und Baumuseum in Berlin zu evakuieren, wurde er zunächst im RAW Potsdam lauffähig hergerichtet. Die Möbel sollen im Museum verblieben sein; nach der Aussage des letzten Museumsdirektors sei in den 50er Jahren allerdings nur noch das Bett vorhanden gewesen.

Vermutlich ist der Wagen 1943 vom RAW nach Meseritz abgefahren und 1945 als Beutestück von der Sowjetarmee requiriert worden. Die Anschrift »T 5017« (T für Trophäe) deutet darauf hin. Marschall Sokolowski soll ihn benutzt haben. Nach der Teilung Berlins gelangte das Fahrzeug aus den Händen der Besatzungsmacht nicht an das inzwischen auf Westberliner Gebiet befindliche Verkehrs- und Baumuseum zurück, sondern befand sich plötzlich im Bestand der Deutschen Reichsbahn. Dort hat es angeblich als Aufenthaltsraum für Rangierer gedient, bis 1953 der Marschbefehl in die Hauptwerkstatt der MITROPA nach Gotha kam, um es als Agitationswagen für die FDJ herzurichten. Wie diese Kunde an einen Mitarbeiter des Landesmuseums in Gotha gelangte, ist genausowenig ermittelbar wie der Name des Mannes. Fest steht, daß er den in der Reichsbahndirektion Dresden Zuständigen für Wagen, Fritz Hager, informierte und der sich sofort mit Gerhard Arndt in Verbindung setzte.



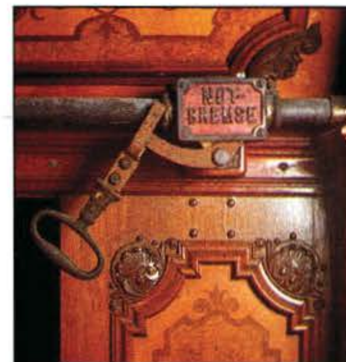
Salonwagen des deutschen Kaisers, großer Salon, Blick in Richtung Wagenmitte. Alle Farbfotos zu diesem Beitrag stellen den Zustand Anfang April 1991 dar.

Fotos: Gaudlitz/Mühle

In Gotha gelang es Arndt, mit Hilfe der Transportpolizei (!) fünf Silberplatten zu bergen, die sich durch starke Oxidation selbst getarnt und so keinen Liebhaber gefunden hatten. Es handelt sich um Gravierungen mit Landschaften von Rhein, Weser, Elbe, Oder und Weichsel, die die Wände des Salons schmückten. Die gerade in Gründung befindliche Hochschule für Verkehrswesen in Dresden, der in den ersten Jahren das Verkehrsmuseum zugeordnet war, hatte bereits Einfluß genug, den Wagen aus seiner Bestimmung als fahrbares Agitationslokal lösen und unter Museumsschutz stellen zu lassen. Doch die 95 000,– Mark für eine Aufarbeitung waren nicht beschaffbar. Daraufhin wurden lediglich die Radsätze gewechselt und das Fahrzeug zunächst nach Dresden, dann nach Coswig und später, zur Zeit der Elektrifizierung, nach Tharandt übergeführt. In Coswig hatten Diebe Interesse für den Fußbodenbelag gezeigt. Die PGH Parkett und Linoleum Dresden behob den Schaden.

1980 verließ der Wagen Tharandt und gelangte in sein letztes Versteck nach Pieschen. Wir gebrauchen bewußt den Begriff Versteck, denn der Personenkreis, der um den Standort des Wagens wußte, war seit 1953 stets extrem klein.

An dieser Stelle sei eines ausdrücklich festgestellt: Es ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß der Salonwagen des letzten deutschen Kaisers den Weg allen Schrotts gegangen wäre, wenn Gerhard Arndt ihn nicht 40 Jahre versteckt gehalten hätte. Das Schicksal des Kaiserschlosses in Berlin ist dafür beredter Beleg.



Detail mit Wand- und Deckenintarsien aus dem großen Salon.

Des Kaisers Wagen

Am 31. März 1914 bestand der Hofzug des deutschen Kaisers gemäß »Verzeichnis der Personen- und Gepäckwagen für besondere Zwecke« der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung aus fünf Salonwagen (Nr. 1, 1A, 2, 2A, 11), einem Speisewagen (Nr. 7), einem Küchenwagen (Nr. 8), zwei kombinierten Speise/Küchenwagen (Nr. 12, 15), sieben Gefolgewagen (Nr.3, 3A, 4, 4A, 5A, 6, 6A), einem Begleitungswagen (Nr. 5) und fünf Gepäckwagen (Nr. 9, 10, 13, 14, 16). Alle Wagen waren in der Hauptwerkstätte Potsdam beheimatet.

Wenn der Hofzug benutzt wurde, war er aus neun Wagen zusammengestellt: Gepäck-, Küchen-, Speisewagen, zwei Herrengefolgewagen, Salonwagen des Kaisers, Salonwagen der Kaiserin, Damengefolgewagen und ein weiterer Gepäckwagen. Bespannt war er mit einer preußischen S 5. Eine Beschreibung

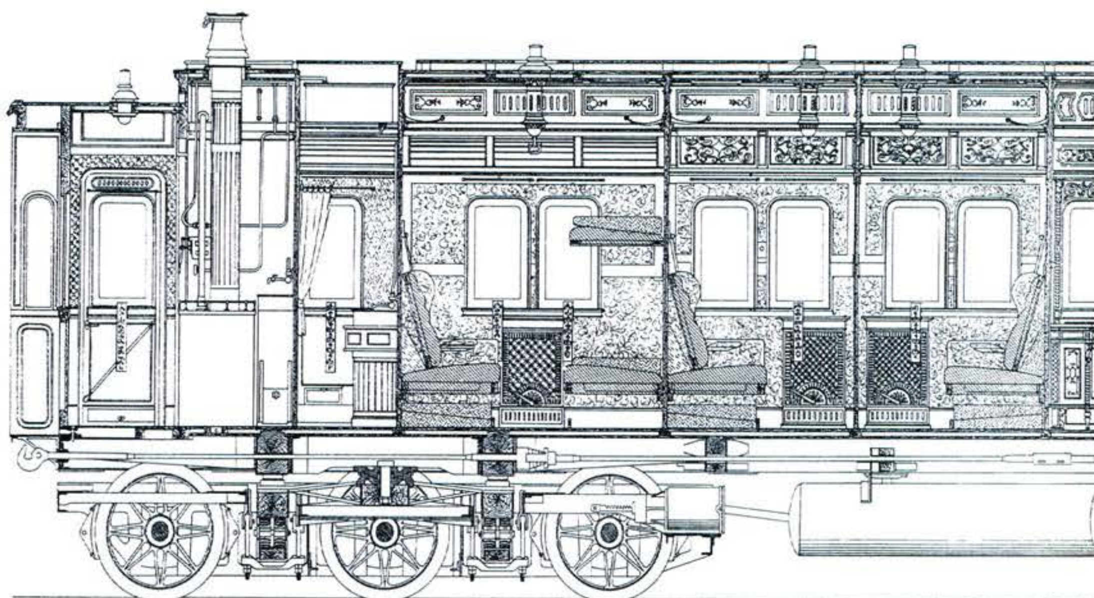


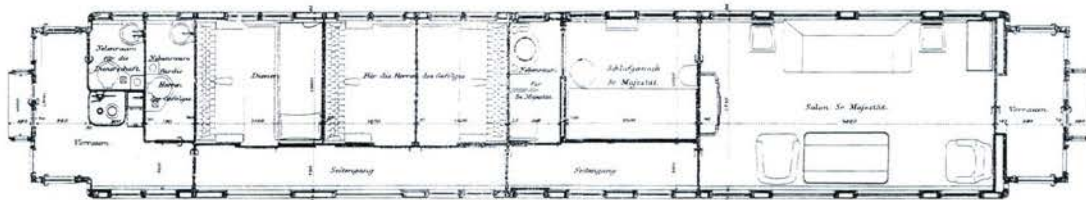
Beleg für den Nachkriegseinsatz an der äußeren Seitenwand in Wagenmitte.



Gasbeleuchtungskörper mit Entlüfter- und Deckenornamenten im großen Salon.

des Zuges ist vor einigen Jahren im Lok-Magazin von Schroeter, der bei Ende des Zweiten Weltkrieges Werkdirektor in Potsdam war, erschienen.





Das Schicksal der einzelnen Fahrzeuge ist recht unterschiedlich. Der Gefolgewagen Nr. 64A wurde zunächst zum Schlafwagen umgebaut, wandelte sich 1917 in einen Telegrafenwagen und lief nach dem Krieg als Wärmemeßwagen. Auch der Speise-Küchenwagen Nr. 15 fand 1928 den Weg zum Versuchsamt Grunewald. Zwischendurch bildete er mit den Gefolgewagen von 1924 an für einige Jahre den Luxuszug L 112/111 »London-Expreß« Berlin–Hoek van Holland.

Salonwagen der Kaiserin gab es drei (Nr. 2, 2A, 2a). Wagen 2a ist der Ersatz von 1911 für den 1901 gebauten Wagen 2A. Über das Schicksal des 2a von 1918 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges ist nichts bekannt. Nach 1945 tauchte er bei der Bundesbahndirektion Hannover auf, lief auch als Salonwagen, in einem Sondereinsatz für Krauss-Maffei im April/Mai 1955 hinter der V 200 005 sogar über Athen bis in die Türkei. 1959 gab die DB das Fahrzeug an die Herstellerfirma Linke-Hofmann-Busch, die nach dem Krieg in Salzgitter ein neues Werk gebaut hat, zurück. Dort steht er heute, restauriert, im Werkmuseum.



Der Ort, an den selbst der Kaiser zu Fuß hingehen mußte. Die abgefallenen Fließen sind erhalten.

Der Salonwagen des Kaisers (Nr. 11) erhielt – nachdem sich Seine Majestät im Hofzug ins Exil verflüchtigt hatte – einen Platz im Verkehrs- und Baumuseum Berlin. Von hier wurde er 1943 ins RAW Potsdam geschafft, um ihn für die Evakuierung vor Bombenangriffen lauffähig zu machen (die letzte Untersuchung war am 20. 7. 1918 erfolgt). Sein Ziel war Meseritz in der Neumark.

Das weitere Schicksal bis 1953 ist nicht verbürgt (siehe unter Gerhard Arndt, Seite 25). Beim Auffinden (und auch noch heute) hatte der Wagen folgende Anschriften: 10 207 Bln, Sdr 6 ü sowie Last- und Bremsangaben an den Seitenwänden. An den Längsträgern sind als Fristen vermerkt Unl. Go. (Mitropa) 11.9.53 Nä. Unt. 11.9.54 sowie Heimat-Bf Bln-Rga und Heimat-Werk MITROPA Gotha.



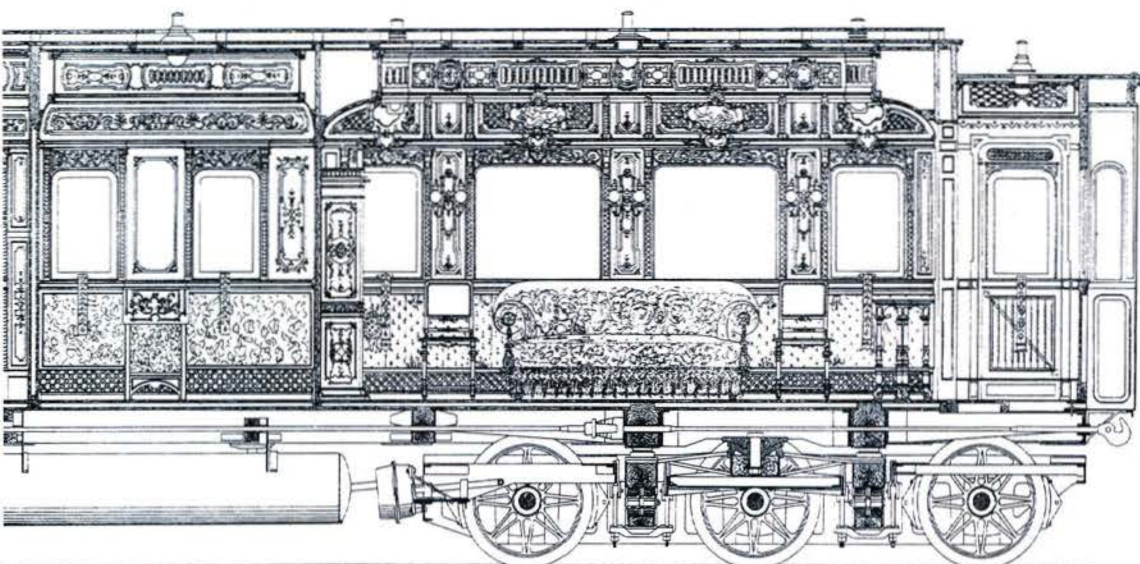
Originalzustand des großen Salons von 1891 in der selben Blickrichtung wie auf Seite 25. Darüber Längsschnitt (oben), Grundriß (links) und Außenansicht. Aus: Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen, Berlin 1891.

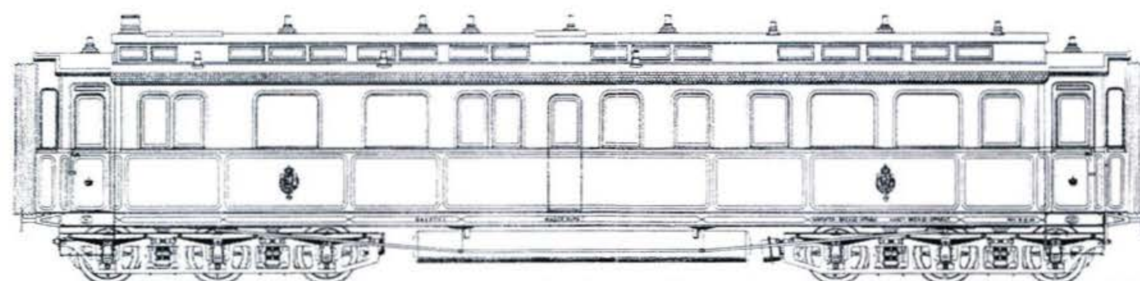
Der derzeitige Zustand des Wagens (er steht gesichert in seiner einstigen Heimatdienststelle Potsdam) ist überraschend gut. Natürlich haben die 48 Jahre, seitdem er das Museum in Berlin verlassen hat, brutale Spuren hinterlassen. Lederverkleidungen sich brüchig geworden, Stofftapeten zeigen Risse oder fehlen, Fliesen sind abgefallen, Stuckornamente und Intarsien beschädigt, alle Möbel verschwunden. Unsere Bilder belegen jedoch, daß der Anblick nicht trostlos ist.

Der Wagen ist 1888 mit 17 300 mm LüP und 2 900 mm Wagenkastenbreite so konzipiert worden, daß er im Lichtraum aller wichtigen Bahnen Europas unbeschränkt lauffähig war. Die Stirnwandübergänge waren durch innen mit Stoff ausgefütterte Lederbalgen abgeschlossen.

Die den Wagenkasten tragenden Pfannenlager der Drehgestelle sind auf Holzträgern gelagert, die auf stählernen Querträgern ruhen. Je Drehgestell sind zwei Achsen gebremst; ein Drehgestell besaß ursprünglich eine Carpenter-, das andere eine Hardy-Luftsaugbremse (für den Einsatz auf österreichischen Strecken).

Um die Körperschallübertragung von den Drehgestellen auf den Wagenkasten zu unterbinden,







Der Raum des Flügeladjutanten Seiner Majestät.



Das Schlafgemach im Salonwagen der Kaiserin im heutigen Zustand nach der Restaurierung durch die Linke-Hofmann-Busch-Werke Salzgitter. Die Möbel sind zum großen Teil nach Bildvorlagen neu angefertigt worden.



Der Raum des Leibdieners. Die Sofa sind zur Nacht als Betten herrichtbar.



Der Salonwagen der Kaiserin im Museum der Linke-Hofmann-Busch-Werke Salzgitter.

sind die Hauptlängsträger aus Pitschpineholz geschnitten und mit U-Stahl verstärkt. Das übrige Untergestell besteht aus Eichenholz. Das gleiche gilt für die Seitenwände. Sie bilden eine hölzerne Trägerkonstruktion (Untergurt, Obergurt, Stiele, Diagonalstreben). Da im Salonbereich wegen der breiten Fensterausschnitte keine Diagonalstreben unterzubringen waren und die Fensterstiele allein zu schwach sind, ist als tragendes Element eine 5 mm dicke Blechplatte eng mit der Holzkonstruktion verschraubt. Eine Vermutung, daß es sich um eine Panzerung des Salonbereiches handeln könnte, läßt sich somit kaum ernsthaft belegen. Die Stoß- und Zugvorrichtungen (durchgehende Zugstange) entsprechen den preußischen Normalien.

Als Wagenheizung ist eine Warmwasserschwerkraftheizung installiert. Sie besteht aus einem im Vorraum aufgestellten Ofen mit hochliegenden Expansionsgefäß und sieben Heizkörpern. Der Salon hat keine Heizkörper, sonder wird von am Fußboden verlaufenden Röhren erwärmt. Die Wassergefäße zum Nachspeisen der Heizung, für die Toilettenspülung und für Waschwasser befinden sich über den Nebenräume der Herren des Gefolges und des Kaisers. Sie sind untereinander verbunden und werden durch Fülltrichter im Dach beschickt.

Die Fettgasbeleuchtung wurde aus drei Behältern mit 3010 Litern Inhalt gespeist und später auf elektrischen Betrieb umgerüstet.

Außen war der Wagenkastenr im unteren Teil blau (Ultramarin mit Kobalt, sog. Kaiserblau), im oberen Teil elfenbeinfarben lackiert. Der Oberlichtaufbau des Daches war grau gehalten, Untergestell und Drehgestelle schwarz. Auf den großen Feldern unterhalb der Salonfenster prangte der Reichsadler, am anderen Wagenende der preußische Adler im gotischen Schild mit der Kette des schwarzen Adlerordens.

Die Innenausstattung ist aus den Bildern ersichtlich.

Spaß steht an vord

Das Interesse für unser Projekt – ablesbar an den nicht versiegenden Zuschriften – hält nicht nur an, sondern nimmt zu. Einige Leser haben Ihre Gedanken durch erneute Zuschriften konkretisiert oder erweitert. Andere Briefschreiber äußerten sich nur zu dem Bereich, der ihnen wichtig

Leserecho

In diesem Heft möchte ich all jene Briefschreiber unterstützen, die zwar keinen eigenen Gleisplan einreichten, aber deutliche Vorstellungen zur künftigen Leseranlage äußerten.

In der großen Mehrheit dieser Zuschriften werden, wie ich schon im vorigen Heft andeutete, Motive mit einer zweigleisigen Hauptbahn und einer abzweigenden Nebenbahn ins Gebirge gewünscht. Viele Leser regten an, auf der Anlage statt einer konkreten Vorbildstrecke verschiedene tatsächlich existierende Eisenbahnbauten zu verwirklichen. Diese Vorstellungen versuchte ich auf dem nachfolgendem ersten Plan umzusetzen. Es ist mir zwar nicht gelungen, Kap Arkona und den Fichtelberg zusammenzubringen, aber ein bißchen Thüringen und Sachsen sollte es doch schon sein. Damit ließen sich auch viele Zuggattungen einsetzen. Von schweren D-Zügen und Güterzügen bis hin zum kleinen PmG auf der Schmalspurbahn ist alles möglich. Die Anlage wird wohl all jenen zusagen, die Eisenbahn in der Landschaft lieben. Damit könnten wir, nach den Wünschen vieler Briefschreiber, die Zeit vor 1970 nachbilden, viele preußische, sächsische und Einheits- Bauarten einsetzen. Im Falle der sächsischen Lokomotiven und Wagen wäre allerdings die Modellbahnindustrie in starkem Maße gefordert, wenn nicht vieles im Selbstbau entstehen soll.

Anlage »Bergengrün«

Auf der angestrebten Anlagengröße von etwa 4 m x 1,5 m läßt sich die zweigleisige Hauptbahn, die natürlich auch elektrifiziert sein kann, nur als Paradestrecke verwirklichen. Dafür aber enthält sie einen angemessen hohen Viadukt, der etwa 150 cm lang ist. Kurz hinter ihm zweigt die Nebenbahn ab, um in einer großen Schleife die erforderliche Längenentwicklung für die Überwindung des Bergrückens zu erreichen. Trotzdem muß ein sehr großes Neigungsverhältnis gewählt werden, so daß schwerste Berglokomotiven einzusetzen sind. Früher waren hier Zahnradmaschinen unentbehrlich.

Das schwierige Gelände zeigt sich auch an dem Viadukt im Streckenverlauf der Nebenbahn. Er besteht, im Gegensatz zu dem steinernen der Hauptbahn, aus einer Stahlkonstruktion. Vorbilder dafür gibt es nicht nur in Sachsen und Thüringen, sondern auch auf der Rübelandbahn im Harz. Nach dem steilen Anstieg ist bald der Endpunkt der normalspurigen Bahn erreicht. Die weitere Bergregion wird nur von einer Schmalspurbahn erschlossen. Sie hat hier einen gemeinsamen Bahnhof mit der »Staatsbahn«, wo auch der bescheidene Güterverkehr »umgespurt« wird. Die Schmalspurbahn lebt wohl aber wesentlich vom Passagieraufkommen unzähliger Feriengäste und Ausflügler.

Soweit einige kurze Bemerkungen zu der Idee vieler Leser, wie sie sich nach meiner Bearbeitung darstellt. Da ich zu denjenigen Modelleisenbahnern gehöre, die zwar viele Anlagenideen haben, aber aus Zeit- und vor allem aus Platzgründen nur wenige davon realisieren können, habe ich mir einen Ersatz geschaffen.

Nachdem ich zu meiner Idee unzählige Gleisplanskizzen entworfen und das Thema sozusagen erschöpfend von allen Seiten »beackert« habe, baue ich ein Modell vom Modell. Dieser Winzling hat die Nenngröße SK (Sehr Klein). Je nach Lust und Faszination wird es mehr oder minder detailliert. Damit gewinnt man einen guten Eindruck von der späteren optischen Wirkung und kann nötigenfalls noch rechtzeitig korrigieren (Bilder rechts).

Die Arbeitsweise zur Herstellung dieses »Bühnenmodells« ist sehr einfach. Hauptwerkstoff für das Geländerelief ist Styropor. Ich bevorzuge 1,5 cm dickes Material, das ich aus alten Verpackungen gewinne. Man kann solche Platten aber auch in Baumärkten kaufen. Mit der Hitzedrahtmethode lassen sich beliebige Formen schneiden. Hat man keine handelsüblichen Geräte, erreicht man den gleichen Effekt auch mit einem kurzschlußfesten Klingeltrafo und einer aufgespannten Gitarrenseite. Die Platten leimt man in gewünschter Weise aufeinander. Wo Material abgetragen werden muß, gelingt dies sowohl mit einem Messer als auch durch Abschmelzen mit einem heißen Lötkolben. Das sollte man aber möglichst im Freien, zumindest aber in gut durchlüfteten Räumen tun.

Es wird aber auch notwendig sein, Material aufzutragen. Dafür kommt eine Spachtelmasse infrage, die eine lange Verarbeitungszeit aufweist. Derartige Massen kann man selbst herstellen oder auch handelsübliche Produkte verwenden, die es in Modelleisenbahnfachgeschäften oder in Baumärkten gibt. Nach dem Trocknen läßt sich die aufgetragene Schicht mit allen Holzwerkzeugen bearbeiten. Hat man einmal zuviel Berg abgebaggert, läßt sich der Schaden ohne Mühe ebenfalls mit dieser Spachtelmasse beheben.

Ich schabe das Gelände meist mit einem alten Skalpell in die richtige Form. Der Profi wird auch mit Bohrzwerg und Fräsern dem Berg zuleibe rücken. Im Prinzip läßt sich auch das ganze »Werk« im Stück aus dem »Felsen« hauen, wenn man zu Beginn eine genügend großen Gipsblock gegossen hat. Auf jeden Fall seien Sie bei den »Schöpfungsakten« vorsichtig. Sie wirbeln gelegentlich einigen Staub auf, wenn Sie innerhalb der Wohnung arbeiten.

Abschließend ist es möglich, das kleine Modellchen mit Wasserfarben zu behandeln. Auch Wald und Häuser können nachgestaltet werden.

Man kann natürlich im »Planfest-

rster Stelle

erscheint. Ebenso erreichen uns aber auch vielseitige Ausarbeitungen, die eine ganze Eisenbahngeschichte erzählen. Wenn auch die Modelleisenbahn ein ernsthaftes Hobby ist, das den ganzen Mann fordert: Spaß steht bei vielen an vorderster Stelle. Das erfreut uns besonders.

stellungsstadium« noch einen Schritt weitergehen und an diesem SK-Modell zu einem ausgearbeitetn Gleisbild verschiedene Landschaften bzw. Szenen durchspielen und gestalten. Dazu dient das rechts vorgestellte zweite Demonstrationsmodell. Es zeigt das in Aussicht genommene Gleisbild ohne jede Landschaft. Diese wäre sozusagen im Nachgang herzustellen. Dieser Gleisplanvorschlag folgt den Ideen derjenigen Leser, die sich einen Bahnhof in der Hauptbahn wünschten, von dem aus die Nebenbahn ausgeht. Hier habe ich auch versucht, das gewünschte Bahnbetriebswerk, wenn auch nur in einer sehr bescheidenen Form, zu verwirklichen. Allerdings möchte ich in diesem Fall nur ein Skelett vorgeben und die Leser bitten, weitere Details durch die Diskussion zu ergänzen. Auch dazu die entsprechende Geschichte:

Anlage »Sockelstein«

Die Augen des Eisenbahninteressierten können hier die zweigleisige Hauptbahn etwas länger verfolgen. Das Gelände gestattet den Blick auf den kleinen Unterwegsbahnhof, der innerhalb einer beträchtlichen Steigung liegt. Güterzüge werden hier oft nachgeschoben. Zwischen den durchgehenden mit Überhöhung eingebauten Hauptgleisen liegt der Bahnsteig. Ein weiterer Bahnsteig findet sich am Überholungsgleis. Dort halten auch die auf die abzweigende Nebenbahn übergehenden oder von dort kommenden Züge. Für die endenden Nebenbahnpersonenzüge weist der Hausbahnsteig ein eigenes Stumpfgleis auf. Die Nebenbahn hat hier auch ihr Bahnbetriebswerk.

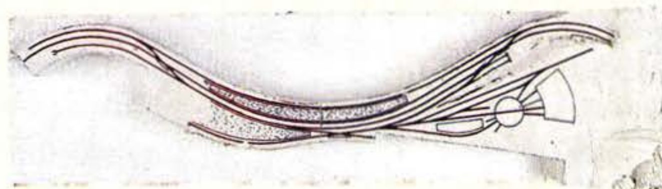
Betrieblich schaut es hier so eintönig aus wie wohl in den meisten Dienststellen derartiger Größe. Schnelltriebwagen und D-Züge verkehren zwar oft, haben aber keinen planmäßigen Halt. Lediglich früh und abends hält ein Eilzug, dessen letzter Wagen aber auch schon nicht mehr die Bahnsteigkante erwischt. Selbst die meisten Güterzüge fahren durch. Lediglich die Nebenbahn lädt den Eisenbahnfotografen zum Verweilen ein. In der Morgendämmerung trifft zuerst der Triebwagen ein. Er »übernachtet« am oberen Endpunkt der Nebenstrecke. Dorthin hatte er gegen Mitternacht die letzten Fahrgäste gebracht. Und von dort schaukelt er sehr früh schlaftrunkene Reisende zu den Anschlußzügen in Sockelstein. Fröstelnd erwarten die wenigen Reisenden die beiden Personenzüge, die kurz nacheinander im Bahnhof eintreffen. Somit haben die Fahrgäste in beide Richtungen einen Anschluß. Auch der Triebwagen fährt fast gleichzeitig wieder aus und dem Berg entgegen.
Nach gar nicht allzulanger Zeit erlebt der Bahnhof den größten Ansturm des Tages: Die Berufspendler kommen in ihrem Frühzug an und erhalten ebenso unverzüglich Anschluß in beide Richtungen. Nachdem mit lautem Türenknallen und schrillem Abfahrtspfiff die Verabschiedung der Personenzüge erfolgt ist, drückt die Zuglokomotive des Nebenbahnpersonenzuges ihre fünf Wagen zum Bahnsteig in die Abstellanlage neben dem Bw. Dort wird der Zug bis zum nächsten Einsatz am Nachmittag gereinigt. Welcher Duft empfängt die Heimkehrenden, wenn sie die mit reichlich Fußbodenöl versehenen und mollig vorgeheizten Abteile betreten!
Den Personenverkehr während der übrigen Zeit des Tages wickeln Triebwagen ab.
Für uns läßt sich nun die Behandlung der Nebenbahnlok verfolgen, da das Bw herrlich einzusehen ist. Zuerst scheint sie Wasser zu nehmen. Dann läßt sie sich Kohlen geben für den nächsten Einsatz. Noch viele weitere Arbeiten und Handgriffe erledigen die beiden Männer auf und an der Maschine, bevor sie im Schuppen verschwinden.



Das Modell vom Modell »Bergengrün« aus der Vogelperspektive mit der Grundform eines möglichen Gleisplans.



»Bergengrün« in der Seitenansicht, aus der die Schwierigkeiten des Geländes sichtbar werden.



Der mögliche Gleisplan des Modells »Sockelstein« ohne Geländemodellierung und Farbbehandlung.



»Sockelstein« mit dem Vorschlag eines Hintergrundberges. An seine Stelle kann auch ein Vordergrundtal treten. *Foto: KLAWIAN*

Während des weiteren Vormittags wechseln sich dann D-Züge und Güterzüge ab. Natürlich ist es auch ansehenswert, wie die schweren Züge mit voller Kraftanstrengung der Lokomotiven den Berg bezwingen.
Nachmittags wiederholt sich das Schauspiel fast mit gleicher Inszenierung. Der Personenverkehr flutet dann allerdings in umgekehrter Richtung. Längst sind die Lichter im Bahnhof angegangen, wenn der letzte Triebwagen den Tag beschließt.

Soweit, so gut!

Nun sind Ihre Ideen gefragt, verehrte Leser. Versetzen Sie die Berge oder bauen Sie die Stadt, die hierhin gehört. Finden Sie Platz für eine Straßenbahn, eine schmalspurige Stadteisenbahn oder eine Werkbahn oder was auch immer noch für Möglichkeiten bestehen! Industriegelände, Stadtkulisse oder romantisches Tal – ich bin gespannt auf Ihre Vorschläge. Einen maßstäblichen H0-Gleisplan können Sie mit einem frankierten Rückumschlag (Standardbrief) bei der Redaktion abfordern.

Bis ich die eingesandten Vorschläge im Heft 7 vorstellen kann, werden wir uns im nächsten Heft die von Lesern eingereichten Gleisplanvorschläge ansehen.

Peter Zander

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 6/91, ist am 13. Mai 1991

Biete

Feldbahn-Schienennägel, neu, Verbindungslaschen, Bolzen v. Muttern (alles neu) zu verkaufen. J. Bartl, Fröhliches Tal, PF 13, O-6862 Lehesten.

Biete TT, BR 23/56/81/110/T 679/119, l. def., + 40 Wagen und Gleise zu alten Kat.preisen zus. für DM 600,- oder auch Einzelverkauf. Chiff. ME05/465109

Biete TT: Pilz-Gleise, Zeuke, BTTB, vorzugsweise Tausch, geg. Freiumschlag. A. Spindler, Sudetenstr. 2, W-8640 Kronach.

Wb-Literatur, preisgünstig abzugeben (alles Transpress). Liste gegen Freiumschlag an: R. Ullrich, Bahnhofstr. 19, O-9208 Lichtenberg.

Biete "Der Modelleisenbahner", Jg. 1952-1991. Bitte Preisangebot! Tausch gegen BR 91/BR 84. J. Degelmann, Schnidtstr., 13, O-9920 Oelsnitz

Verkaufe L-A Baden, Mod.b.kalend. 1985 und 1989, "me" 11.70, 6.79, 3.89; E-Kurier 11.90. Suche "me" 3.52, 8.62. W. Kölbel, W.-Plieck-Str. 52, O-6520 Eisenberg.

H0-Piko, BR 01, BR 41 je 50,- DM, BR 86, BR 244 je 30,- DM, BR 50 alt, jedoch fahrbereit, 60,- DM, 6 diverse 4-achs., Kesselwagen je 5,- DM, "me" 87-89 15,- DM. W. Brose, Saalfelderstr. 8/124, O-6502 Gera.

H0-Loks, BR 01, 03, 38, 55, 56, 86, 110, 118, 120, 211, 242, 244, Güter- u. Personenw., 6 Zugpack., Kfz, Häuser und weiteres Zubehör. A. Löschner, Parkstr. 17c, O-9044 Chemnitz.

40 Loks H0, 3000,-, 85 Wagen, 595,-, Pilzmaterial, Drehscheibe u. Rimschuppen 220,-, auch einzeln. G. Sie- dentopf, Wilh.-Pieck-Str. 162, O-4500 Dessau

TT BR 56, 92, div. PW u. GW, Sign., Lit., Stadtverkehr, Gesch. d. Dresdner Stra.b. alles zum DDR-Pr., ME-Kalender 72-76, à DM 2,-, H0 BR 185, Militärfahrz. DDR-Prod. H. Lange Kesselsdorfer Str. 50, O-8028 Dresden

LGB 100 Jahre Jubiläumszug, kompl. od. einzelne Wagen, 1982, 83, 84, 85, zu kaufen. Wolfgang Hopf, Bruno-Berger-Str. 22, O-6600 Greiz

Verkaufe ME 7/82 bis 9/90, komplett nach Gebot, sowie Eisenbahnatlas DDR. Chiff. ME05/464856

Eisenbahn-Magazin, ab Heft 1968, pro Stück 2 DM, am liebsten komplett abzugeben. Klaus Brüggenwerth, Eintrachtstr. 17, W 5840 Schwerte.

Lagepl. Bhf. Calbe/S. Ost 1937, Blockanl. d. Pr. St. Eisenb. 1918, Konstr.-zeichn. f. Wei. u. Sign. M. Jüdel, 1907, Einheitsz. f. Blockanl. 1930, Numer. Blaup. f. Signalantr. G. Schultze, Eschbeckstr. 6, O-3300 Schönebeck.

Verkaufe, " Reisen mit der Schmalspurbahn", H0 BR 23, 24, 50, 56, 57. Suche H0-Nohab-Dieselloks M61. J. Wegner, K.-Gehrmannstraße 18, O-1830 Rathenow.

Verkaufe Piko H0 Rollendes.- u. Gleismaterial, Modelleisenbahn 1978-90. Bitte Liste gegen frank. Briefumschlag anfordern bei G. Ring, Fr.-Engelsstr. 2, O-1830 Rathenow.

Verkaufe in TT umfangreiches Gleismaterial, für eine größere Anlage. Möglichst geschlossen abzugeben. Auf Wunsch Liste möglich. Preis nach Vereinbarung. U. Brandstetter, H.-Händel-Str. 7, O- 4070 Halle.

Verkaufe TT, 27 Loks, 109 Wagen, umf.r. Zub. + Literatur, alle ME, Preis nach Vereinb. Liste anf., komplette Abnahme bevorzugt, alles sehr gut erhalten. G. Wasternack, Eiselstr. 112/24, O-6500 Gera

Verk. Roco,
46286 zu 20,-, 46191 zu 25,-, 46195 zu 25,-; LED-Signale zu je 3,-; Pilz-Bogenw. zu je 3,-; Franek Bildb. "Die DB heute" 30,-; Gütz. VT137, 2teilig, zu 50,-. J. Dietrich, Schulstraße 21, O-8713 Neusallzu-Spremberg.

TT-Anlage, im Bau abzugeben, L-Form 5,82 m x 2,40 m x 1,20 m in 3 gleichen Teilen ca. 90 m Gleis, 70 Weichen, 20 Entkuppler. Interessent bestimmt Kaufpreis. H. Babich, Samariterstr. 2, O-1035 Berlin.

Biete H0-Anlage, L-Form 3tlg., 9 Loks, 2 Triebwagen mit Beiwagen, 20 G-Wagen, 17 P-Wagen, für DM 1000,-. D. Hoffmann, Wohng. E. Thälmann 21, O-9304 Cranzahl

Biete lle lk und Wagen, H0, TT, roll. Material, Zubehör und Literatur. Liste gg. frank. Rückumschlag bei F. Windl, W.-Pieck-Str. 70, O-1054 Berlin.

Biete "Lexikon Erfind. EB" DM 30,-, Hist. Bahnhofsb. Bd. 1-3 DM je 30, -, "EB-Jahrb." 81-85 je 10 ,-DM. H. Hönig, Am Frauenberg 30, O-5500 Nordhausen.

TT BR 56,
50,- DM, BR 86 35,- DM, BR 107 25,- DM, BR 110 35,- DM, BR 130 35,- DM, BR 117 15,- DM, BR 250 50,- DM, BR 254 35,- DM, 107, 110, 130, 250, 254 neu, sowie vieles anderes in TT. Antwort nur mit Rückantwort. M. Diehl, H.Topsstr. 28, O-1800 Brandenburg.

Verk. H0 03 Schicht, 23 Wagnerbl. , 50, BR 91 Hruska, Spur 0, Stadtilm BR 01 u. 3 D- Zugwagen. Suche H0m, Herr orig. BR 99, Pack-, Pers.-, Güter- und Rollwagen. Th. Bretfeld, Borsbergblick 6, O-8300 Pirna-4.

Biete TT 16 Loks, 44 Güterwagen, 24 Reisewagen, möglich komplett, Verhandlungspreis 1200,-, sowie Saxonia H0, 350,-, alles i. Schaukasten (Glas). J. Eckardt, Rosenweg 45, O-7062 Leipzig

Aus Sammlungsauflösung H0: 16 Dampf.-, 5 Diesel- u. 4 E-Loks (Piko), zusammen DM 1800,-. Tel. O-Berlin 6371847, 18-20 Uhr

Eisenbahnlit. zu verk., Liste geg. Freiumschlag, Lokfoto-Tausch. O-4800 Nannburg /5-West.

Zu verkaufen: Spur TT/N verschiedene Verkehrszeichen (330 Stück), Satz zu 3,- DM. Pescht, Otto-Winzer-Str. 40, O-4070 Halle/S.

Buch BR 01, Lokom. d. Maschinenfabrik Esslingen, Rübelandbahn, in H0: BR 86, 4achs., Triebw. J. Vogel, Jahnstr. 2, O-3230 Oschersleben

H0 E-Loks: 194091, HAMO: 8322, 118051(grün), ROCO 4141C, E 9107, ROCO 4139, 103118, Fl. 4375. S. Grumann, Str. d. Jugend 3, O-4450 Gräfenkaimichen.

Verk. Pico-N-Material, zum Altpreis. Nachfrage bei H. Radde, K.-Marx-Str. 59, O-3400 Zeibst.

Verk. ME-Liste, gegen Freiumschlag an A. Krüger, Stieglitzerstr. 99, 7031 Leipzig, O.

Biete: Roco 4118 SNCF-Lok, Fleischmann 5063 SNCF-Donnerbüchse, Prefo 426/119 SNCF-Silowagen, Jouef 6541 SNCF-Getreidesilowagen, gegen Gebot, alles neu. W. Reisewitz, Westring 169, W-6500 Mainz-1

Verkaufe MIBA, 1964 bis 1989, kpl. für DM 300,-; kaufe Hruska BR 84 und Altenberger Wagen, nur neuwertiger Zustand. K. Rüdel, Am Frankfurter Weg 7, W-6056 Heusenstamm

Verk. in H0
BR 38, 95, 106, 110, 118, 120, 130, 185+195 alles PIKO, versch. Reise- und Güterwagen (PIKO), Modellautos, vorw. Herpa, bitte Liste anfordern. D. Pohl, Anger 6, O-5210 Arnstadt

Biete: Piko N BR 65, 4C4-092, SNCF, BB9210, BR 118 rot, außerdem Indianer-Figuren. Suche Modellbahnmaterial Spur N. A. Kekedi, Zöllnerplatz 9, O-9002 Chemnitz.

Biete Schmalspurfahrzeuge, Hom-Loks, Wagen, Triebwagen, Eigen- und Umbauten. Tausch oder Verkauf. B. Rudolph, Hornburgerstr. 8d, O-3606 Osterwick

Straba-Archiv BD 7 je 40,- DM, Hist. Bahnhofsbauten BD. 1+2 je 40,- DM. Chiffre ME05/465633

Verkaufe "Verzeichnis der Lokomotiven und der Badischen Staatseisenbahnen". Reprint DM 90,-. W. Weidlich, Hauptstr. 44, D-9401 Affalter

TT 92, def., TT-Wartb. 311, Souvenirs mit Eisenbahnen, Metallbaukästen der Firma Stabil, diverse Literatur und ME-Hefte, zum Teil Raritäten, diverse DVs usw., viel def. Material (Basteln). R. Krischok, Mühlenweg 1, O-4371 Merzien.

Suche Eisenbahn-Journal, 12/88, 4, 6. 12/87. Biete : Film BR 94, DRG 100,- DM, Circuszug mit BR 93, ROCO + ROCO-Rungenwagen beladen mit 12 Preiser-Circuswagen 400,- DM, Eisenbahn-Journal Jhg.: 84, 85, 86, 130,-, TT-Weichen je 2 DM. F. Schilensky, Str. d. Freundschaft 67, O-7570 Forst/L.

Biete in H0e Wagenzug der Eh. Rückb. (970-151 KAB4i, 970-752 KB4i, 970-771 KB4i), Eigenbau. Tel. 0037/214085

Auflös. TT, TT 17 Lok E-Di-Dau, 80 Wag., neuw. 2000,- DM sowie TT Anl., 1m x 4,65 m, Preis VB u. rollend, Material N Lok u. Wag. Linge, Pilzheide 7, O-7961 Walddrehna.

Biete und suche div. EB-, Strab.-Lit. , Fpl. usw. Biete Farbdias und DR-Schmalsp. + Regelsp.-Dampf (Raum KMST.), TT-BR 242 (45,- DM neu). Liste anf. bei Schneider, Weststr. 77, O-9090 Chemnitz.

H0e-Rollwagen (Kleinserie) 35", Literatur, evtl. auch Tausch, Foto und Info gegen Freiumschlag. A. Pomsell, Spitzwegstr. 44, O- 8020 Dresden.

Verkaufe Loks, in H0 u. Literatur, MEB 83-86 u. Einzelh. Liste anfordern mit frank. Umschlag. Suche BR 89 DR u. sächs. H. Kanne, PF 280, O-4851 Stößen.

Biete Motivleiterplatten, BR 52 für 12,- DM + Porto. Bestellung an Club Torgauer Eisenbahner, M. Regestein, Fischerdörfchen 1, O-7290 Torgau. Vers. per Nachn.

Biete div. Jg.-e EM, EK, 15,- DM pro JG.; ME 1967-89 550,- DM en bloc; Umbau aller Piko-Fahrz. a. Kurzkupplung (NEH-Schacht). Knoth, PF 05/52, O-6412 Sonneberg.

Biete H0-Zubehör preiswert und an Sammler aus ält. DDR-Prod. E 63, BR 80, BR 81, V200. Liste anf., E. Oertel, Lommatzscherstr. 61, O-8030 Dresden

Verk. H0-Loks BR 52, 56, 56 AEG, 64, 86, 106862, V 180128, V200 DB(alt), E44 DB, alles gut erhalten u. zu niedrigen Preisen. F. Hennebach, Göltschplatz 8, O-9705 Rodewisch/Voigtl.

TT : BR 01, 35, 80, 81, 92, 94, 103, 107, 110, 111, 118, 130, 171, E 11, 42, 94. G.- u. P.-Wagen: Säuretopfw., CiPr 05/b DRG, Hilfszug alt (1960), H0m 99, H0 VT 135, Güterwagen, KO-TT. S. Keller, Neuestr. 33, O-7512 Cottbus.

Verkaufe H0-Sammlung (PIKO), 19 Loks, div. Pers.- und Güterwagen. Auch Einzelverkauf. A. Schramm, Collinstr. 2, O-7700 Hoyerswerda

Verkaufe umfangreiche Rokal Spur TT-Fzg.sammlung. W-08435/697

Verkaufe: Bemo H0e Zugpackung. Inhalt: V51 901 Diesell. DB, 1 Flachwagen, 2 ged. Güterwagen, 12 gebogene u. gerade Gleise. Neuwertig, ungebraucht für 190 T. D. Melzer, Th.-Münzer-Str. 3, O-3600 Halberstadt.

Biete Strab.-Archiv 1-7, Hist. Bahnhofsbauten I, "ME"-Jg. 78-80, 82-89 u. a., Berlin u. seine S-Bahn, preiswert! J.Lode, W.-Klees-Str. 17a, 3080 Magdeburg.

Biete Zeuke Spur 0: T55, 6 Wg., Kranwg., Weich., Gleise, Zubehör, zus. ca. 600,-. G. Windra, R.-Hartig-Str. 23, O-9561 Zwickau.

Verkaufe preisgünstig Modelleisenbahner Jg. 81-90. Slovart-Dampfloks, Oldtimer auf Schienen, Kalender, Kataloge. H. Bieling, Am Stadtfeld 37, O-4807 Laucha.

H0 BR 80, 64, 75, 01, 41, 55, 56203, E 11, E 63, SVT 137, ETA-Baus. m. Antrieb, Köf, VT-Baus. Rehse, div. Wg. Fleischmann, Röwa Lilip., Flm.-Profigleis, Espewe Modelle V 60 Flm. E. Ullrich, Christoph-Probst-Straße 10, O-7022 Leipzig

Verk. ME Heft 1-6, 9, 10, 11/86, 1-12/87, 1-12/88, 1-9, 11, 12/89, Angebote an: Udo Strauß, Triftstr. 57, O-1700 Jüterbog

TT BR 23, 35, 56, 86, 132, 110, LVT, 50 Wagen, Gleismaterial u. Zubehör, 2 Trafos. R. Lippert, Nicolaistr. 30, O-1800 Brandenburg

Biete kpl. N-Anlage, Klappschrank 220x156x38 cm, 4 Bahnhöfe, 18 Blockstellen, 37 Weichen, 5 Züge, Besichtigung n. Vereinbarg. R. Kannbley, A. d. Alten Zauche 34, O-1585 Potsdam

Original Krokodil 2,
gold, Sondermodell von Märklin, nur 50x, gegen Gebot zu verkaufen. Peter Braun Bergstr. 14, W- 7044 Ehingen. Tel. 07034/8380

Sonderweichen Spur N, aus Pico-Gleismaterial. Gebe zu herabgesetzten Preisen ab: Außenbogen, Innenbogen- und Dreiwegweichen. Liste gegen Freiumschlag. Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, O-1157 Berlin, Tel. 5081377

Verk. Modell-Eisenbahn-Katalog, 3 Bd. m. 12000 Farbfotos, alle Spurweiten, DM 50,-, umf. Bücherliste gg. Rückporto. H. Tietjen, Rigaweg 1/H, W-3300 Braunschweig

Orig. Kursbücher, gut erh., Gr. Ausg., R-Kursbuch Okt. 1936, Kursb. Somm. 1938, Kursb. 1944/45 letzt. Ausg., gg. Geb., Mind.geb. 600,- DM, zus. K. Hoffmann, PF 35, O-9061 Chemnitz

H0 und TT-Material ehemaliger DDR-Betriebe, Angebotsliste geg. Freiumschlag. Stefan Münch, Scherbergplatz 6, O-9610 Glauchau

Märklin 23014 H0 Lok, wie in "ME"2/91 S.4, sehr gut erhalten, günstig zu verkaufen. Günther M. Schedel, Lauenbühlstr. 50, W-8998 Lindenberg.

TT-Sammlung mit vielen Raritäten, u. B. Zug Silverlines CCCP, E 70, T 334 zu verkaufen, suche TT-Zeuke V 200SJ, BI 30 Nr. 545/713 u. 714, PWI 30 Nr. 545/833, 834 G-Wagen 545/731, 735, 915, Liste geg. Freiumschlag, M. Pilz, Nr. 37, O-5301 Kleinobringen

Minitrix E-Lok E 03, eine Reihe Lüftergitter, Metallgehäuse, guter Zustand für DM 100,-. Bernd Lohmann, Norrenbergstr. 10, W-5600 Wuppertal, Tel. 0202/628587

Verkaufe Modellbahnschaukästen, (Holz + Glastüren + Glaseinlegern). Info gegen DM 2,- in Briefmarken an L. Vorwerg, Am Forsterweg 45, O-1260 Stransberg.

Biete Eisenbahnkalender, Modelleisenbahner 1974-89 gebunden, Eisenbahnliteratur a. ehem. DDR. L. gg Freiumschlag Heintzel, M.-Hüning-Str. 22, O-8080 Dresden.

Su.: H0e Loks u. Wagen, Weichen in N von Piko, Zeichnung von Feldnahn, Loks u. Wagen, 600 m Spur. Biete TT div. Loks u. Wagen, neuw. H0, E 69, Zachs., Personenwg. B. Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin. Tel. 6374769

Biete Farbdiakopien von Schmalspurbahnen u. Regelspurloks DR u. PKP. Liste gg. frank. Rückumschlag. K. Kieper, Lindenbergerstr. 4, O-1291 Ahrensfelde. Tel. 3329757

Verkaufe H0-Modellautosammlung, ca. 500 Modelle aller bekannten Firm. Liste gg. Freiumschlag pro Modell VB 10,- DM. P. Tiersch, Ringstraße 14, O-9612 Meerane.

Fleischmann ROCO Loks u. Wg. wegen Sammlungsverklein. abzugeb. Liste gg. Rückporto. Dr. med. S. Rothe, Rosenau 45, O-5804 Friedrichroda.

Biete in TT div. Loks, Wg., Gleise u. Zubehör, sowie div. Literatur. Liste gg. Freiumschlag. H.-J. Berger, Godesbergerstr. 2, O-1157 Berlin.

Umfangreiches Material für die Nenngröße TT, preiswert abzugeben. Liste gegen Freiumschlag, nur schriftl. an: Sven Seidel, Keplerstr. 6, O-2000 Neubrandenburg

Verk. Dampfl.-Archiv 1, DM 28,-, Ellok-Archiv, DM 36,-, beide von Transpress, cellophaniert (letzte Ausgabe), neu. G. Tauchmann, Damaschkestr. 1, O-9803 Mylau/Vogtland

Fotoserien der 41360 und von der Eröffnung der Regionalschnellbahn Schleswig-Holstein zu verk., suche Doppelstockwagen H0. J. Stephan, Nordseestr. 2, W-2300 Kiel 1

N-Gleis PIKO: alle Arten Schienen, 34 Wei., 3 DKW, 1 IBW, Schaltgl. Drehsch. (halb), Pilz-Schwellenb. u. Schienenprof., fast all. neuw., Verk. nur komplett, DM 500,-. E. Jahns, Berliner Str. 46, O-1100 Berlin

ME 1961, 64, 65, 69-90, Modellbahnkalender 1977-90, Analen 1877-1899, 1900-1910, 1911-18, Reisen mit der Dampfbahn, D. Sonderbauarten, Gesch. u. Geo. dt. Eisenbahn. J. Kaczmarek, Helsinkier Str. 83/903, O-2520 Rostock 22

Verk. Uhrmacherdrehbank (ohne Motor) mit viel Zubehör und mehrt. Riemenscheibe für Bohrmaschine z. Antr. für DM 325,-. H0-Häuserbausätze z. Sonderpr. A. Göckner, Olbernhauerstr. 33, O-9345 Pockau/Erzgebirge

N rollendes Material (PIKO) Diesellok A. Dampfloksonderbauarten, Seilbahnen der DDR, historische Bahnhofsb., suche BR 9140 u. BR 84 H0. R. Neubert, Otto-Nuschke-Str. 40, O-4370 Köthen

Farbfotos, 9x13 und Dias von Dampf-, Diesel- und Elloks der DR, DB, ÖBB Bauch Werkloks und Nahverkehr, Zuglaufschilder(innen), Winter-Set/ TT BR (E 94) DR. R. Guther, Im Tal 31, O-1532 Kleinmachnow.

ME 1-4 1952, BR 03 Schicht E 18 E 44, E 94 Rehse BR 62 Bergf. PR 05 u. PR 98 Gebert, E 46 Santa Fe PIKO nur unfrisierte Mod.; biete BR 50 u. BR 80 PIKO. B. Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, 5023 Erfurt

Verkaufe TT-Kleinserien, Katalog-Versand n. gegen ausr. frank. Rückumschlag (Mindestgr. A5) u. 1,- DM im Briefumschlag. Wolfgang Stelleenmacher, Berliner Str. 46, O-7533 Welzow

Verkaufe ME Jg. 64-90, ohne 7/68, 1,3 und 8-12/69, 5-9/74, 1-9/75 und Modellbahnkalender 75-90. R. Baumann, Enge Gasse 8, O-9382 Augustusburg

Biete umfangreiches Sachwortverzeichnis + Register von MEB, alle Jahrg. Info. gegen Rückumschlag. A. Lenz, Florastr. 74, O-1100 Berlin

Löse meine PIKO H0-Sammlung
auf, neue Modelle fast zum halben alten Neupreis, ältere auf VB. Schriftl. Anfragen mit frank. Rückumschlag an: M. Lenz, Pablo-Nevada-Str. 15, O-1170 Berlin

Biete: Die Eisenbahn in Wort und Bild, Band I u. II, herausgegeben von Franz Czygan um 1920, 1463 Seiten, 1641 Abbildungen, Preis nach Vereinbarung. W. Grimm, Lindenstr. 6, O-9595 Cainsdorf

H0-Lokomotiven 98x68x9 cm, 7 Etagen Nußbaummase., 95,-, k. Vers., Schiebescheiben-Verk. B. Kühm, Gr. Mesower Str. 18, O-7982 Crinitz

Verk. "Der Modelleisenbahner" ab 1972, kompl. Jahrgang + Einzelh. (Liste gg. Rückumschlag). A. Lenz, Florastr. 74, O-1100 Berlin.

Biete 2 Volmer Bausätze N 7537 Bahnsteige in N. Suche in N BR M61 der MAV. P. Schwalbe, Fritz-Kunst-Str. 47, O-6908 Jena-Winzerla

Rokal TT u. Egger Bahn H0e. Listen gg. Freiumschlag. I. Vierk, 2050 Hamburg 80, Billerderstr. 29a

Biete TT-Modelle BTTB, Zeuke, Rokal, Kleinserien, Literatur, sowj. Dampflok 0w u. Wg. H0. Bitte Liste geg. DM 2,- in Briefmarken anford.! Th. Böttger, Goethestr. 22, O-9417 Zwönitz.

BR 18312, 39 DRG, Mä. bay. S3/6 Gleichstr., Lit.-Liste (Rückp.) geg. Gebot. Suche DRG 05, 17, 18^4-6, 42, 45, 52, 61, 84, 85, 93. Sallmann, Spremberger Str. 37, O-7533 Welzow.

Verkaufe BR 91 (Hruska), me 1966, 1982-85 u. Einzelhefte, sowie transpress Bücher. Liste gg. Freiumschlag. Su. H0-Material. S. Paul, Härtelstr. 17, O-7305 Waldheim

H0-Heimanlage, 3,50 x 2,20 m, zerlegbar m. Schaltpult, betriebsbereit, Mot. zweigl. Hauptb. m. Abzweig, Nebenbahn, Umfang roll. Material u. Zubeh., sowie Mod. u. EB-Literatur zu verkaufen. W. Renge, Westring 15, O-2850 Parchim

Verkaufe, div. EB-Lit. an Sammler, z.B. GL. Ann. Elloks, alle Bde. Lde, R.M.D. Schm., Arch. Meckl, Old, EB in Afr. u. v. m. S. Nätsch, Bebel Platz 3, O-2565 Kühlungsborn

Eisenbahnjahrbuch, '68-'85, Trost Kl. Eisenbahn 5 Bände, Schlag- adern d. Wirtschaft, kurz Mod.bahn 2 Bände. P. Somm., Trappenweg 15, O-3800 Magdeburg

Super! Minitrix-Anlage, Spur N, 175x100, viel Landschaft, Paradestrekke, Nebenbahn m. v. Rangierbetrieb, weit unter NP, DM 750,-; suche Trix-Express EMS-Lok 217 (V162). Info. anf. Lindhorst, Hasenwinkel 32, W-2724-Bötersen

Biete 11 Eisenbahn- und Modelleisenbahnzeitschriften, immer aktuell, VP + Zustellgebühr. Zahlung erst nach Erhalt, jederzeit kündbar. Infos gg. Freiumschlag. U. Bergmann, Thiesstr. 8, O-4301 Weddersleben

Biete: Dias u. Fotos (9x13) in Farbe von Dampf-, Diesel- und Elloks der DR, DB, und ÖBB, Zuglaufschilder (innen), Winter-Set, Blickpunkthefte ab Januar 1990. R. Guther, Im Tal 31, O-1532 Kleinmachnow

Zeichnungen, v. Schmalspur-Tfz. u. Wagen, Maßstab 1:45/1:87, Hefte über Privatbahnen. Info-Material gg. 2,00 DM in Briefmarken bei. R. Taege, W.-Seelenbinder-Str. 41, O-1800 Brandenburg

Verkaufe MEB 1952-1990. Suche "Das Signal", Heft 1-19 u. 22-24. W. Klose, Gülzoverstr. 93, O-1153 Berlin

Biete em, Miba, Literatur u. DB-Schriften. Liste gg. 1,-. U. Fröhberg, Am Hang 8, W-3522 Bad Karlshafen 1. Evtl. Tausch gg. Nahverk.-Fahrpläne

Div. Eisenbahnermützen, aus Sammlung. Auch Tausch mögl. K. Zwirchmayr, Bergweg 7, A-4813 Altmünster am Traunsee.

Biete umfangreiches TT-Material, zum Aufbau einer Modellbahnanlage. 9 Loks, 55 Wagen, ca. 60 Gebäude, Straßenfahrzeuge, sowie viel Zubehör. Nur kompl. für DM 1.800,-. R. Unger, Schillerstr. 33, O-9900 Plauen.

Biete roll. Material,
H0 Piko, Lit., me. Liste gg. fr. Rückumschlag. Suche Rehse/Hruska Mod., me 52, 53. R. Forster, Staßbergerstr. 58, O-9900 Plauen

Biete

Suche, BR 84 u. BR 91 (Hruska) u. BR 99 (Herr) mit u. o. nur Wagen. BR 03 (Schicht) oder nur Gehause u. Espewe-Sammlung. Vogel, Schilfhofstr. 21, O-1585 Potsdam

Löse H0-Figurensammlung (meist Preiser) auf, z.B. Rad-, Motorradfahrer, Einzelfig. Liste gg. Rückporto. J. Urban, Bautzner Landstr. 130, O-8052 Dresden

Biete Eb.-Magazin Jg. 85-89 je 60,- DM, "me" Jg. 79-90 je 15,- DM, einzelne MAZ-Hefte von 80-90 je 5,- DM. W. Grohmann, G.Schollstr. 5, O-8706 Neugersdorf

Verkaufe roll. Material, in Spur TT über 100 Wg. u. ein. Triebfzge. Alles DDR-Produkt. A. Grabolle, Am Trachauer Bf. 6, O-8030 Dresden

Bahn + Modell Nürnberg, 1, 3, 5, 12/88-Hefte 1-11/89-Hefte, 1-6/90 gg. Geb. verk. O. Hische, Lungwitzerstr. 47, O-9610 Glauchen

Kursbücher DB/DR, 1967/1979. Liste gg. Freiumschlag. Neumann-Beckstein, Melsungerstr. 13c, W-6000 Frankfurt 60

Verkaufe Piko-H0: Loks, Wg., Pilz-Gleis, Gebäude, Zubehör usw. alles guter Zust. zum alten Preis. Liste gg. Rückumschlag frankiert DM 1,- anfordern. A. Teute, Burgstr. 8, O-3560 Salzwedel

Verk. TT-Umbauten BR 02, BR 03 als Standmodell 154,- DM, BR 41 210,- DM, BR 50 220,- DM, BR 52 260,- DM, BR 58 255,- DM, BR 64, BR 94 150,- DM, BR 99 225,- DM. W. Klose, Gülzoverstr. 93, O-1153 Berlin

Biete: Spur S Stadtikum Loks, Wagen. z. verk. Suche Zeuke Spur 0 Plattenwagen M.Minolauto, Zeukelampen. J. Rabe, Trelleborgerstr. 11, O-1100 Berlin

Dr-Loks, H0 01 504 m. Umlaufsch. u. Zierstr. 03.10, 22, 38.2 tiefer Uml. 03/41 Altbau m. Niettender (Weinert) 58.30, 98.70. G. Büttner, Wagnergasse 5, O-9381 Grünberg

Roll. Material, TT 19 Loks, 1 LVT m. BW 45 Pers.-Wg. (27x4 Achs.), 2 Doppelstockeinh. 4tlg. (DR 4 PKP), 22 Güterwg., nach Mögl. kompl. f. 1.000,- DM. M. Horn, W.-Hellge-Str. 293, O-3300 Schönebeck/Elbe

Biete Kleindrehmaschine EMCO-Unimat SL mit Fräseinrichtung, viel Zubehör, ca. 500,- DM. G. Widra, R.-Hartig-Str. 23, O-9561 Zwichau

Märklin, Spur O Tenderlok und 9 Wagen, sowie Schienen und 1 Weiche, zum Verkauf. G. Aurich, Paul-Bertz-Str. 99, O-9044 Chemnitz

Verk. Müglitztalb. 13,-, Bayr. Bahnhof Leipzig 13,-, Reisen m.d. Schmalspurb. 40,-, EB-Jahrbuch 85 15,-, Dampflok (Slovart) 16,-, EB-Atlas DDR 45,-. Günter Wohllebe, Marstallstr. 6, O-7400 Altenburg

Biete TT-Modelle BTTB, Rokal, Zeuke, Kleinserien, Literatur, H0 0^{w}-Dampfl. u. Wagen. Bitte Liste geg. DM 2,– in Briefmarken anford.! Th. Böttger, Goethestr. 22, O-9417 Zwönitz.

Verk. günstig TT u. „Die Sammlung" m. vielen Umbauten u. a. BR44°, 65,50°, 94, 95, V20 u. Wagen aller Gattungen, Preis nach Vereinbarung. Liste anfordern m. Rückporto bei: Jens Reemer, Bruno-Tesch-Str. 25, O-2400 Wismar.

Verk.: H0 BR 01, grün, 01 Teilverk., 01 Teilverkl., Zierstr. BR 03, BR 120, BR 106, VT70, rot, DB, BR 17, Geschenkkarton, G8[1] u. Güterwagen. Uwe Endrijat, Kruskastr. 4b, O-3700 Wernigerode.

Biete zum Verkauf: auch einzeln, Hobbyauflösung in der Spur H0, nur Sammlerstücke, die noch nie benutzt wurden und in Originalverpackung. 1× BR E94, 1× BR 244, 1× BR 144, 1× BR 230, 3× BR 211, 2× BR E11, 2× BR 130, 2× BR 120, 2× BR 118, 1× BR 110, 2× BR 106, 1× BR 01^{5}, Kohle, 1× BR 03, 1× BR 41, 6× Städteexpreß D-Zugwagen u. 1 Speisewagen, 6× w/gn D-Zugwagen u. 1 Reisesitz-Gepäckwagen, 6× gn D-Zugwagen, 2× Gepäckwagen, 1 Speisewagen, 2× Schlafwagen, 6× w/gn Rekowagen, 1× 4teilige Doppelstockeinheit, 5× Eilzugwagen 2 Kl. (Epoche II), 150× 2achsige u. 4achsige Güterwagen. Komplettes Pilz-Modellgleis-Programm: ebenfalls unbenutzt u. originalverpackt. 600 m Schienenprojekt, Schwellenband gerade/gebogen R600, 550, 500, 440, 380, 30 Paar Weichen 15°, 6 Paar Weichen 7,5°, 8 Paar Innenbogenweichen, 1 Außenbogenweiche, 9× DKW, 4× DWW, 2× Kreuzung 15°, 2× Kreuzung 30°, 40× Modellgleisprellböcke, 20 Paar Pilz-Antriebe, 1 Drehscheibe ∅ 30 cm, alles zum ehemaligen DDR-Preis u. Abrundung des Einzelpreises. Michael Förster, Waldstr. 36, O-1720 Ludwigsfelde.

Verkaufe Piko H0 BR 01, 03, 52, Kond., 118, 130, 185, 50, div. Güterwagen und Personenwagen, Eilzugw., Packw., Liste gg. Freiumschlag. P. Malade, An der Könignase 7, O-7240 Grimma

Sammler räumt auf: Biete Lit., Dias, H0-Loks (BR 01.0, BR 55, pr. G8.1, BR 56) u. Wagen im ausgezeichn. Zust. preisgünstig an. Liste gg. Rückporto: G. Hagner, Dornburgerstr. 132, O-6900 Jena

Verk. Rokal Spur TT Fahrzeugsammlung mit orig. Verpackungen kompl., ca. 50 Loks, 90 Reisewg., 120 Güterwagen. Tel. 08435/697

Vertrieb von BEMO-Schmalspurbahnen H0e + H0m nach Katalog. VI k als Fertigmodell jetzt vorrätig. Bestellungen bitte an E. Grimmer, Vetschauenrstr. 35, O-8036 Dresden. Tel. 2742245. Bei Kauf ab 300,- DM 5% Rabatt

Biete f. TT div. roll. Material u. viel Zubehör sowie Gleismat. u. Ersatzteile für ca. 50% vom alten Preis. H. Berger, Weinbergstr. 7, O-3500 Stendal.

Märklin-Dampfm., Nr. 4097/7, s. g. erh. zu verk. Preis-Angebote bitte an: PSF 155, PA Halle/S1, 4010

Verk. ME Jg. 74, 75, div. Hefte v. 73-89, Literatur u. div. DDR-H0-Material wie Loks BR 23, 41, 55, 75 fr, 89 sä, 110. Liste gg. frank. Rückumschlag. H.-J. Fricke, Murtzaner Ring 55, O-1140 Berlin

Verk. div. rollend. TT Material, Literatur-Transpr.-Modellbahner, kompl. Jahrgang 1968 bis 1975, Espewe-Automodelle, Rokal-Tauschkuppl., Stück 1,65,- DM. Liste anfr. an R. Nagel, Hauptstr. 58a, O-9611 Niederlungzeih

Modellbahn-Kataloge, verschiedene Jahrgänge aller bekannten Hersteller, Liste gg. Freiumschlag. R. Kehl, Seumesstr. 22, O-1035 Berlin.

Verk. Reder, mit Uhrwerk, Dampf u. Strom(Alba), Moll-BR 91(EK) je 30,-. Suche Dampfloks in Sachsen (Schweer 5+Wall), Ransome-Wallis, die letzten DL Osteuro. G. von Hartwig, P.-Gruner-Str. 19, O-7010 Leipzig

Biete Trix-International 2L=H0, Adler-Zug 300,- DM. Anfragen an A. Wolfrum, Brückenstr. 25, O-6600 Greiz

Biete preisgünstig Eisenbahn und Modellbahnliteratur auch Straßenbahnarchive sowie rollendes Material in Spur TT. Bitte Liste anfordern. Josef Kreisel, R.-Breitscheid-Str. 34, O-6902 Jena-Neulobeda/Ost.

Biete erzg. Holzspielzeug u. Figuren, Massefig., ESPEWE-Automodelle, Iges-Autos. Liste geg. Rückporto. Zuschr. an F. Hiller PF. 80-24, O-9081 Chemnitz

Verkaufe, 38 Jahrgänge "me" (1952-55 kpl.; 1956-59= 34 Hefte; 1960-89kpl.) = 432 Hefte kompl. für 275,- DM (ca. 0,63/Heft). W. Fischer, Ernst-Thälmann-Str. 92, O-9900 Plauen

Löse große TT-Sammlung auf, Listegegen 1,- DM Rückporto. Zus. an: Schafberg, Plattenberg 57, W-2810 Verden/A.

Biete Erfurter Blätter 1-7/80, "me" 12/70, 1/77-3/78, 11/79-10/81, 1/82-8/82. S. Kindling, Seebenerstr. 32, O-4050 Halle

Verkaufe div. EB-Literatur v. transpress. Liste mit Freiumschlag anfordern: J. Beierlein, Hohestr. 6, 9804 Netzschkau.

TT-Umbauten, BR 94, BR 64, für 150,-, BR 50 X 4 für 200,-, BR 02/03 für 190,-, Br41/44/52. W. Klose, Gülzoverstr. 93, O-1153 Berlin.

Verk. Transpress-Verkehrsgeschichte (einzeln), "Modelleisenbahner" 3.71-1.82, EB-Atlas DDR, EB-Jahrb. Dietze, G.-Schumann-Str. 242, O-7022 Leipzig

Verkaufe Zeitschrift Modelleisenbahn 1981-1990 kompl. für 170,- DM und Modellbahnkalender 1988-1990 kompl. für 50,- DM. W. Krug, Ob. Mauergasse 14a, O-6823 Bad Blankenburg

Biete: VR-beschr. 120 DR, Selketa 1b, Das gr. Anlagenb., L u. R der kleinen Bahnen, Thüringerw., Ellok., Straßenbahn. 4, ME 2/75, 3, 5, 8, 9, 11, 12/79, 5-7, 9-11/80/81, 1-2, 4-12/82, 1-7, 9, 10/83. suche Transp. Verkehrsg., ME 52-72. M. Varga, An d. Steiger 2, O-4305 Gernrode

ME 5,74, 1+7/78, 3/79, 5, 10+ 11/80, 2-12/72, 73-85, Mod. Praxis TT TT 15/74, gar. Antw. bei Rückporto. Angebot an: M. Eberlein, J.-Fucik-Str. 47, O-8300 Pirna 2

Liliput ETA, 17792 210,-, Piko VT 70 75,-, Hobbytrain V 6 AC 165,-, Liliput E45 11300 130,-. N. Illgen, Weinbergstr. 7, 6251 Burgschwalbach

Biete in TT, BR 92, 103, 221, LVT gebraucht; BR 118 u. 130 neu; div. Wagen, Trafos, Weichen, DKW. P. Seifert, W.-Pieck-Str. 71, 7805 Großräschen

Biete Eisenb.-Atlasdor, DRA-Z, LaBayern, Lex. Eisenbahn, Müglitztalbahn, Schmalsp. Spreeine e, Selketalbahn. Suche Schmalsp. Sachsen. J. Drescher, Sachsenstr. 19, O-9102 Limbach-O.

Straßenbahn-Archiv, Bd. 7(transpur.) f. 40,-, Geschichte der Schmalspurbahn Wilkau/Haßlau - Carlsfeld f. 30,-. K.-H. Metzner, Hoffmannstr. 54, O-9005 Chemnitz.

Verkaufe "me" 55-90 kpl. oder einzeln, sowie Archiv-Bücher. W. Klose, Gülzoverstr. 93, O-1153 Berlin

Verkaufe Transpress-Literatur, Liste gegen Freiumschlag. M. Venus, Dorfstr. 110, O-8361 Ulbersdorf

EB-Literatur, gegen frank. Rückumschlag. R. Hünecke, Humboldtstr. 33, O-5300 Weimar

Verkaufe, MEB 1970-90, Modellbahnpraxis 7-14, kompl. 110,-, pro Heft 50 Pf. M. Meyer, Makarenkostr. 12, O-9561 Zwickau

Biete roll. Material u. Zubehör in N,TT u. H0, nehme Lokmodelle H0 (außer Pico) mit in Zahlung. Ostberlin Tel. 5276894

Feldbahnfreunde: Deutz/Strüner, Bedienungsanleitg. + Ersatzteillisten f. Lok + Motor. Liste gg. Freiumschlag von Dieter Becker, Postfach 800165, W-5000 Köln 80

Für TT, 12 Loks, 70 Wagen, viel Gleismaterial u. Modellfahrzeuge, nur zus. für 1.100,-. S. May, Dammstr. 22, O-9200 Freiburg

me-Jahrgänge 80-90 u. Einzelhefte Mosaik. Liste gg. Rückumschlag an Tino Selle, Saalhausenerstr. 14, O-8028 Dresden

Verkaufe Piko, H0, BR 01, 03, 41, 52 Kond, E 44, alles DR, 55, E 44, DB, kompl. Eil- u. Güterzüge, Wagen, alles neuw., ungefahren u. preiswert. Liste gg. 1,50,- DM in Briefmarken. K. Gütschow, Tübinger Str. 35, O-2000 Neubrandenburg

Verkaufe div. Autos H0, versch. Hersteller. Bitte Liste anfordern bei M. Witte, Grossenhainerstr. 42, Dresden, O-8060

Verkaufe günstig N-Spur z.B. Arnold 103 rot 98,-, BR 93 98,-, umfangreiche Liste g. Freiumschlag J. Lembke, Motzstr. 52, W-1000 Berlin 30

Biete Piko-N-Material (BR 65, BR 180 bl/si., 2 Triebw., zahlr. Wagen, Gleise, Weichen). Suche H0-Loks, auch Verkauf (200,-). St. Roch, Ulmenstr. 29, O-9005 Chemnitz

Sammler räumt auf: Biete Literatur, Dias, H0-Loks (Br 01.0, Br 55, pr. G 8.1, BR 56) und Wagen im ausgezn. Zust. preisgünstig an. Liste gg. Rückporto an G. Hagner, Dornburgerstr. 132, O-6900 Jena

Biete Märklin, H0 Loks, Gleise u. Zubehör. Suche 84 91 Hruska, 62 Bergf. E 18, 44 94 Rehse, 03 Schicht, B Lok Gützold. P. Wolfsteller, Ringelhatzstr. 8, 7250 Wurzen

Verkaufe ME, Jg. 1963-89, je Jg. 12,- DM + Porto. H. Buchholz, Großenhainerstr. 42, O-8060 Dresden

Modelleisenbahner, ab 1980 preisgünstig nach VB oder Tausch gg. EB-Literatur. Angebote an H: Mehlhorn, Postplatz 5, O-9412 Schneeberg

Suche : H0 SKL, BR 75, 66, 95, 106, 64, DR, Eisenb.-Drehkrahn, Verbrennungstriebwagen BR 98, DB, BR 333 (Köf III) DB, Weinertgleissperre. Krassemann, Schmölenerweg 10, O-7251 Altenbach

Suche Dampflokschilder, besonders 64369 und andere Baureihen, sowie Fabrikschilder z. vk. o. tauschen. S. Hannemann, Bornerstr. 10, O-1093 Berlin

Verkaufe altes Morsegerät Uhrw. Messing 1.200,- DM, 3 Märklinwagen I Nr. 11885 + 2x11885a 250,- DM. Leipzig Tel. 314520, ab 19 Uhr

Verk. günstig neu H0 Mä-Hamo 78 DB (8306), Brawa Köf II DRG (0471), 94 DRG (4174), 94 (0471), Flm 50 DRG (4174), 94 DRG (4093), viele Bücher u. Zeitschriften. Liste anfordern an Kl. Meißner, Am Gradierwerk 5, O-5322 Bad Sulza

TT roll. Material, Schienen, Weichen etc. zu verkaufen. Liste gg. Freiumschlag. H.-D. Joachim, Gensaerstr. 42, O-4200 Merseburg

Verkaufe Dampflokarchiv 40020,-, me 77-78 kompl.=200,- Aufs. 1952 Schiene, Dampf + Kamera 30,- DM. Trost-Kl. Eisenbahn 3 Bd.=groß, raffiniert, TT zus. 50,- + NN-Geb. G. Lunow, E.-Kamieth-Str. 15d, o-4600 Wittenberg/Luherstadt

Biete Eigb.Spl: Spiritusb., B-T-Lok, 3 Wgn. Gl. f. 2 TM, 2D-Loks, 3-Leiter 2'B1'/B f. 1,5 TM. Zuschr. an Kennwort "Bahn", O-6553 Hirschberg/Saale, postlagernd.

Biete E-Lok, Diesellok u. Triebwagenfotos DB, Dampflokfotos DR. Listen gegen Freiumschlag an Klaus Einbeck, Frh.-v.-Stein-Str. 46, O-3080 Magdeburg

Eisenb.-Jahrb. 75,76, 83, 84, 85, Deutsche-Reichsb von A-Z, Bayr.Bahnh. Lpz., Modellb.-Elektronik, Dampfl.- Archiv 1, 2, 4, Modellb.-Bauten. Angebote an M. Fritsch, Schönheiderstr. 90, O-9415 Stützengrün

Biete 3 Wagen WLAB (blau/WARS). Suche 3 Wagen 4achs Reko entsp. Epoche 3 für Spur TT. Suche alle mögl. Modelle, PKW, LKW, für Epoche 3 in Gr. 1:120. D. Knetsch, Wilhelminenstr. 11, O-8060 Dresden

Verk. Eisenb.-Lit.: Spreewaldb., Selketalk, Mueglitztalb., Brandenb., Städteb., Schmalspurb.-Archiv, DL-Archiv 3 u. 4, kleine Eisenb.- ganz raff. u.a. ME-Hefte, Kursbücher. J.Froede, E.-Schneller-Str. 33, O-7980 Finsterwalde

Verk. Pilz TT-Gleis: Schwellenband 150x gerade, 109x gebogen, 85m neusilber- u. 20m Kupferprofil 2mm Höhe. Angebote an R. Fickel, Hauptstr. 89, O-9632 Neukirchen

Verk. Modelleisenbahner 86-90 u. Kalender, Reichsbahnkal., Dt. Straßenverkehr 73-78. B. Groß, Binzerstr. 4, 7065 Leipzig. Tel. 4119173

Verkaufe Eisenbahn-Magazin, Jg. 74-85, Jahr 12,- DM. B. Kurandt, Bernauerstr. 109, W-1000 Berlin 65.

Baureihe, 01, 95 je 20,-, Leitfad Dampflokdienst 30,-, Dampflokarchiv 20,-, Ellokarchiv 20,-. L. Koch, Str. d. Einheit 14, O-5082 Erfurt.

Biete: BTTB-Lok, Wagen, Literatur (u. a. Lokarchive). Suche alles TT roll. Mat., bes. Eigenbauten, RÖWA, Kleinserien, ROKAL, Zenke: E70, Bi 30, Kauf oder Tausch. U. Ziegler, Käthe-Kollwitz-Str. 17, O-7254 Machern.

Verkaufe TT, neuwertig 16 Loks, 80 P+G-Wg. Gleis-u. Oberimat 22W 2DKW Entk. sign. 2x Trato F2, 1xZ2, viel Ersatz- u. Zubehörteile nur kompl., VP 850,- DM. H.-M. Lunow, E.-Kamieth-Str. 15d, O-4600 Wittenberg/Lutherstadt

Biete me Jg. 1965-81, sowie div. Einzelhefte. Preis pro Heft: 1,- DM. H. Schulze, Dr.-Behring-Str. 92, O-4600 Wittenberg

Verk. 10 x 15, 13 x 18 und 20 x 30 Fotos DB. Liste gegen Freiumschlag bei R. Wiemann, Wilhelmstr. 24, W- 4600 Dortmund.

Suche

Suche Robur Bus, sowie LKW, S4000 Porsche Pritsche und Wartburg 311, Skoda Kombi, Trabant 500, Maßstab 1.87 H0. Radtke, 6083 Brotterode, Gartenstr. 1

Su. TT E70, braun, Arb.zug mit EDK, Köf, BR 50, 58^{10}, 95, Schwerlastwagen, Schneepflug, SKL, Angebote mit Preis. Rene Lipinski, Schirmerstr. 24, O-7050 Leipzig.

Suche: Gützold 24, 42, 64, Hruska 84, 91^{3-18}, Piko 89^2, E44 (AEG), 80, 23. Angebote mit Preis an: T. Schubert, W.-Pieck-Str. 6, O-7261 Sornzig.

Fachschriftsteller sucht laufend alte Eisenbahnbücher vor 1960, Lokbeschreibungen von Dampf, Diesel und E, VT und ET, Transpress-Jahresbücher vor 1970, "Uns gehören die Schienenwege", alte Zeitschriften vor 1970, Lokschilder, Gattungsschilder, alte Fotos. Jürgen U. Ebel, Postfach 132, W-4404 Telgte

Suche als Original oder Fotokopie ME 54/2, 62/8, Sonderhefte 1952, 1953 I + II. A. Schelinski, Nachtigallensteig 21, O-1545 Schönwalde

Suche gebrauchte, reparierbed. Gartenbahn, Fahrzeuge (IIm). Biete Plaste-Radsätze von LGB. V. Köttnitz, Elsterbergerstr. 14, PF 17, O-9901 Schöpsdrehe.

Suche BR 106 H0, auch mit defektem Motor. Angebote mit Preis an Jörg Kanitz, Karl-Marx-Str. 13, O-3510 Tangerhütte.

Suche "Der Modelleisenbahner", 1988-1990, nur komplette Jahrgänge. A. Witschetsky, Langestr. 62, O- 1273 Fredersdorf.

Suche Iges, Espewe, Piko 40. Kauf oder Tausch. Angebote an Karl Liesy, Postfach 210852, W-6700 Ludwigshafen 1.

Suche rotes Käppchen der weibl. Aufsicht der DR. Erbitte Angebot. G. Rivet, Waldstr. 8, W- 5467 Vettelschoss 2. Tel. 02645/2431

Für Pentacon o. Praktisix Handbücher u. Fachlit. ges. Chiff. ME05/474312

Piko "N" roll. Material u. Zubeh. ges. (Signale, Autos, Gebäude usw.), auch and. Ex-DDR Firmen. Chiffre ME05/474320

Kaufe Material (auch Prospekte) von Zeuke/Stadtilm Spur 0 u. S. Ch. Günther, Wattstr. 6, O-4220 Leuna

Verkaufe MEB 1952-1990. Suche "Das Signal" Heft 1-19 u. 22-24. W. Klose, Gülzoverstr. 93, O-1153 Berlin

Suche:
BR 03 Schicht, 62 Bergfelde, 91 DR, SNCB, 84, Bln. S-Bahn Herr, Piko-Express Loks u. Wg., auch Tausch. Vetter, Knaackstr. 4, O-1055 Berlin

Suche Bildbände über die DRG. Angebote an U. Böhnlein, Eichendorffstr. 23, W-8726 Gochsheim. Tel. 09721/61961, Fax 09721/61525

Welcher Eisenbahnfreund hat Interesse am Bau und Planung für die Schmalspur O/E und Lehmann-Bahn. Deutsche Schmalspur- u. Feldbahnfreunde, Ekkehard Kruse, Wilhelmsruher-Damm, 1000 Berlin 26

In H0 BR 52 (Wannent) der DR auch Eigenbau. A. Kern, Eisenacherstr. 44, O-8021 Dresden

Suche dringend Gehäuse Piko BR 118.1 N. U. Neumann, Am Ratshaus 14

Suche fähigen Modellbauer zur Herstellung von Ur-Modellfiguren im Maßstab 1:22,5 (LGB SP II) nach meinen Vorstellungen. Dip. Ing. M. Koetsier, Am Rheinauer See 81, W-6800 Mannheim 81, Tel. 0621/801866

Su. TTE 70, Schnellzugwg. ab 3 ÜPE grün u. bl., V 200 Silver Lines u. AB 4 ÜPE Silver Lines, Katalog i. TT vor 1975. M. Amstein, Am Lindaig 20, O-6218 Bad Salzungen

Vekaufe nur zusammenhängend Modellbahnplatte, 1,30 m x 3,00 m, ohne Aufbauten, jedoch mit Zubehör und Böcken, Preis nach Vereinbarung. Joachim Thieme, Leopoldstr. 2, O- 1134 Berlin.

Verkaufe,
"Reisen m. d. Schmalspurbahn", H0: BR 23, 24, 50, 56, 57. Suche H0: Nohab-Dieselloks M 61. J. Wegner, K.-Gehrmannstr. 18, O-1830 Rathenow.

Biete H0 Gehäuse BR 39 Rivar., H0-Radsatzgr. BR 84, 91 Hruska, suche H0-BR 05 Radsatzgr. kpl. mit Vor- u. Nachläuf. U. Beyreuther, Hauptstr. 2, O-7571 Gr. Schacksdorf

Suche Modellstraba. H0m,
"Gesch. d. Dresdner Straba.", Straba-Archive Nr. 2, 3, 4, 5, 6. Th. Conrad, Str. d. Waffenbrüderschaft 3, O-7066 Leipzig

Egger-Bahn u. andere H0E Schmalspuren-Antiquar-Jouef gesucht, Kataloge, Lokomotiven (Sammler). Helmut Kalley, Gartenstr. 13, W-Ebersburg

Suche:Schmalspurb. d. Oberl., Schmalspurb. Gera-Pfordten. R. Malth, Bernburger Str. 8, O-7021 Leipzig

Suche: ME1,
11.79; 5, 7.78; 7.77;10, 6, 4, 3, 1/76; 12, 9, 8, 7, 6, 5, 1.75 und Jahrgänge 52-74. H. Grobel, Lennestr. 72, O-1200 Frankfurt/Oder

Suche Kontakt zu Sammler, die mir Angaben und Bilder vermitteln können, speziell für die Schmalspurbahn Kokmühle-Hohnstein/Sächs. Schweiz. J. Kramer, Ratner Str. 113/0602, O-8046 Dresden

Suche 1. Ausgabe "Mülsengrundbahn" (etwa 80 Seiten Ormig-Kopien, dazu 10 s./w. Fotos). W. Münnich, W.-Pieck-Str. 51, O-1200 Frankfurt/Oder

Modellbahnanlagen, Größe ca. 2,50 x 2,00 m aller Fabrikate für priv. Filmaufnahmen. W. Schröder, Elsa-Brandströmerstr. 79, O-1100 Berlin.

Suche Fotos 52 8/39, und Kopie von DR-Normblatt für vorbildliche Beschriftung unserer Museumdampfloks. Auch Ersatzteile und Vorschriften. Chiff. ME05/466021

H0 03 Schicht, 23 Wagnerbl. , 50, BR 91 Hruska, Spur 0, Stadtilm BR 01 u. 3 D- Zugwagen. Suche H0m, Herr orig. BR 99, Pack-, Pers.- Güter- und Rollwagen. Th. Bretfeld, Borsbergblick 6, O-8300 Pirna-4.

Suche Eisenbahn-Journal, 12/88, 4, 6, 12/87. Biete : Film BR 94, DRG 100,- DM, Circuszug mit BR 93, ROCO + ROCO-Rungenwagen beladen mit 12 Preiser-Circuswagen 400 DM, Eisenbahn-Journal Jhg: 84, 85, 86, 130,-, TT-Weichen je 2 DM. F. Schilensky, Str. d. Freundschaft 67, O-7570 Forst/L.

Suche

Su. H0, Roco BR93, Kranwg. Piko, H0em Loks, Wg., Rollwg., Fahrwer KN, BR 65 u. 55, Revell BR 03, Kessel, BR 41, Gehäuse 86. Biete H0 BR 24, 106 silber, MK4 Radeberg. Pilz. M. Aies, Rubensweg 20, O-3016 Magdebg.

Billen-Bahn, Oe, Egger-Bahn und M+F Hoe. K. Eisele, Meisenweg 14, W-7910 Ulm 3, Tel. 0731/84769

Suche alles über sächs. Schmalspurbahnen, Literatur, Fotos, Pläne, Modelle etc. Bergier, Godesbergerstr. 2, O-1157 Berlin.

Suche Betriebsnummern von Loks sowie alte Wagen, Preis nach Vereinbarung. Thorsten Haymann, Quellenstr. 5, W-5470 Andernach

Suche H0e Dampfloks passend für Antiquar-Fahrz., biete PIKO BR 38, sowie versch. MIBA-Jahrg., ab 76. Klaus-D. Krueger, Pegnitzquelle 1, W-8570 O-Pegnitz

Suche Zeuke TT-Modelle, in gutem Zustand und originalverpackt. Angebote bitte an: G. Pfau, Markgrafenstr. 12, W-4300 Essen 1

Suche dringend Buch "Baureihe 44", zahle Neupreis. T. Noack, Bürgistr. 19, W-3500 Kassel

Dampflok-Archiv, Band 3 u. 4. U. Brückner, Lange Str. 5, O-6603 Elsterburg

Sammler sucht Hefte ME 1 bis 5, 7 u. 9/1972, 1 u. 2/1973, 1 bis 9/1986, BR 106 u. Str.fzg. TT-Eigenbau, Ang. an: F. Beyer, Fritz Kunst Str. 27, O-6908 Winzerla

ME 1-4 1952, BR 03 Schicht E 18 E 44, E 94 Rehse BR 62 Bergf. PR 05 u. PR 98 Gebert, E 46 Santa Fe PIKO nur unfrisierte Mod.; biete BR 50 u. BR 80 PIKO. B. Macholdt, Adam Ries Str. 9 5023 Erfurt

Suche Tonaufnahmen von Dampfbetrieb der DR in den 60er und 70er Jahren. Lutz Humberg, Bahnhofstr. 20, W-2070 Ahrensburg

Suche f. wiss. Arbeit
üb. Entwicklung d. DR Fachlit. z.B. vom Fachbuchverlag Leipzig aus 50/60er Jahren. Andreas M. Räntzsch, PF. 1641, W-7080 Aalen

Suche Modellautos: alle Typen von Robur H3A/S4000 Raupe Utrak, Dampfwalze, Multikar förderbauend, Tra. Famulus, Pferdegespann, Erntemaschinen, Gabelstabler. S. Schiller, Gartenweg 1, O-8601 Halbendorf/Gebirge

Märklin - Märklin, Privat sucht Eisenbahn und Spielzeug aus Vorkriegszeit zu fairem Preis. Angebote an: J. Ostendorf, Kolbergerstr. 15 b, 7500 Karlsruhe

Alte u. ältere Modellautos von ESPEWE, Iges, Wiking zu kaufen gesucht. Biete BR 93 ROCO u. a. D. Wardin, Am Buschfeld 16 A, W-1000 Berlin 47. Tel. 6057619

Beschriftungen für Dampfloks in H0, einschließlich Tender, Stempel oder Foto nach Vorgabe. Lange, Boxbergerstr. 2, O-7513 Cottbus. Tel. 0959/524272

Biete: BTTB-Lok, Wagen, Literatur (u. a. Lokarchive). Suche alles TT roll. Mat., bes. Eigenbauten, RÖWA, Kleinserien, ROKAL, Zenke: E70, Bi 30, Kauf oder Tausch. U. Ziegler, Käthe-Kollwitz-Str. 17, O-7254 Machern.

Modelleisenbahner, Heft 6 und 9/90, "Klein-und Privatbahnarchiv 1". W. Hochfeld, Waltroper Pl. 1, 1000 Berlin 45

TT-Wagenbausätze, aus der CSFR, BR 38 10-40 Preu, P8, BR 24 (Eigenbau/Kleinserie), Loren für Prefo-Lorenbahn (45 mm Spurweite). M. Berthold, Pfortastr. 19, O-4800 Naumburg.

Suche H0 7-Kupplungen auch ohne Feder, aber mit Bügel und Bart, Fabrikat von Pico. M. Schmidt, Raiffeisenstr. 7, O-3014 Magdeburg.

Buchfahrpl., Zugbildangspl. etc. der DR bis 1980, gerne auch als Fotokopie. Angebote (mit Preis) an M. Ueckert, Am Strimbergpark 75, W-4353 Oer-Erkenn-schwick.

Suche H0-2 Leiter Roco BR 17, E 18, Rivarossi BR 96, Märklin BR 85. A. Siebach, Benedixstr. 12, O-7022 Leipzig.

Kursbuch DR und Taschenfahrplan der Rb Dresden und Cottbus vom Winter 69/70 oder älter gesucht. I. Drescher, Kauperstr. 12, O-7512 Cottbus.

Suche DR-Kursbuch vor 1970. Biete "Harzquer u. Brockenbahn" für 15,- DM. "Links u. Rechts der kleinen Bahnen" für 8,- DM. K.-H. Wille, E.-Thälmann-Str. 38, O-3600 Halberstadt.

Material aller Art über ehemalige Jüterborg-Luckenwalder-Kreiskleinbahn, auch leihweise. M. Mohr, Reinsdorferweg 14, O-1701 Werbig

Suche für TT Lok, Wagen, Zubehör, auch besch. H.-P. Spohr, Förstereistr. 1, O-8060 Dresden.

Su. Broschüre, 100 Jahre Bahnhof Kamenz u. Strecke Radeberg-Kamenz; Tauschmaterial vorhanden. U. Klemm, Sachsenallee 50, O-9610 Glauchau.

Suche Krüger-TT, D-Zug und Buffet-Wg., Krüger-TT 4yg-Wg., sowie TT-Einholmstromabnehmer. Biete im Tausch dafür TT-Material, 2 DB-D-Zugwg. (ROCO) u. a. J.H. Kolberg, Naumburgerstr. 15, O-4900 Zeitz.

Rollendes Material in H0m, besonders Herr. B. Winker, Schmiedestr. 2d, O-1514 Neuseddin.

Suche transpress "Die Spreewaldbahn" kl. Modellbahnbücherei Bd. 7 "Modelle selbst gebaut". Martin Badack, Str. des Friedens 59, O-7501 Kunersdorf

LGB-Depeschen 1-3, 5, 6, 14/15, 21-30, 46; Spur II-Nachrichten Heft 1-8; Mitteilungen der Spur II-Interessen-Gemeinschaft. Erich Möhl, Tel. W- 04221/ 74347

Suche Straßenbahnmodell H0 sowie dazugehöriges Gleismaterial und Oberleitung, Großstadthäuser auch als Bausatz H0. H.-P. Otto, Am Mühlgraben 10, 5812 Waltershausen

"DLA"3, Ellokarchiv, Triebwagenarchiv (Zesch), 1+2, in N: Windbergwagen mit Bremserhaus, BR 55, CSD-Diesel (blau), Zementsilowagen DR (grau), ME 85 gebunden. H. Menzel, Str. d. DSF 26, O-1420 Velten

TT: Dampf-, Diesel- u. E-Loks Um- u. Eigenbauten, z. B. E 18, E 04, E 44, V 15, BR 38, 39, 95 Triebwagen, Angebote mit Bild u. Preisangabe. S. Keller, Neue Str. 33, O-7512 Cottbus

Suche amerikanische Lok- u. Wagonmod. i. H0 z. kauf., auch Autos, Details, Häuser. J. Albelt, Neuschönburgerstr. 16, O-9519 Ortmannsdorf

Suche roll. Mat. für TT
(bes. Gü.-W. und Triebfahrzeuge), diverses Zubehör und Lift. Zu kaufen bei H. Zöllner, Heideweg 30a, O-8230 Dippoldiswalde.

Suche Fotos der Gartenbahn (Göttlinger Kleinbahn), Strecke Gö-Rittmarshausen-Duderstadt. U. Söder, Blumenbachstr. 7, W-3400 Göttingen. Tel. 380252

Su.: H0e Loks u. Wagen, Weichen in N von Piko, Zeichnung von Feldbahn, Loks u. Wagen, 600 m Spur. Biete TT div. Loks u. Wagen, neuw. H0, E 69, Zachs., Personenwg. B. Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin. Tel. 6374769

Suche für Spur N von Piko 55, BR 65, DR-Schnellzugwagen 2. Kl., außerdem Super-8 Eisenbahnfilme. Angebote mit Preisangabe an A. Manglitz, Leninallee 43, O-1570 Potsdam.

Suche
me1-10/59; 4, 5, 7, 10/60; 7, 8, 10, 11, 12/63; 1-3, 5, 7/64; 1, 2, 4-9, 11, 12/65; 1-4, 6-12/66; 1-3, 5-8, 10-12/67; 1, 2, 4-7/68; 4, 5, 8-11/74; 5, 7-12/75; 7/76; 1, 2, 7, 9/77. Biete diverse Einzelhefte. W. Sauer, Meuroerstraße 21, O-7802 Annahütte.

Dringend! Suche Merkbuch für Triebfahrzeuge, Angebote an: St. Muchajer, Fr.-Ebert-Str. 50 a, O-1200 Frankfurt/Oder

Suche: Dringend Material über Straßenbahnen in Berlin (West) von 1955-1967 (Netzpläne-Photos) und andere Straßenbetriebe in Deutschland-West. H. Weidenbach, Lessingstr. 19, O-1200 Frankfurt/Oder

Su. TT V36 071, gelb u. grau, E 70, V200 DB/CCP, T 334 alt, M 61 rot, VT2.09/VB2.07 Hokkaido-Express WG.AB4 üpe, CitrPr 05 b. H. Scheller, Block 563/3, O-4090 Halle

Alles über Draisinen DR/DB, Fotos, Stationierungen, Skizzen, Draisinenvorschriften, wo ist was zu erhalten? Welche Modelle in H0 gibt es? A. Keyser, Triftweg 14, O-7105 Großpösna

Ich suche alles für Märklin, in H0 und Z. in H0, besonders die Württembergische (K.W.St. E.) T5 DB Baureihe 75 Märklin Nr. 3312. David R. Hagen, I. d. Padenwiesen 44 A, W-6233 Kelkheim. Tel. 06195/5124

Sammler sucht Piko BR 89.2 DR, Gehäuse Gützold BR 24, Modellautos, Espewe, Tatra, S4000, Robur usw., Modelleisenbahner ab Heft 1. Bitte um verbindliche Angebote. Peter Busch, Bertold-Brecht-Str. 32, O-4440 Wolfen

Su. N-Gleismaterial, speziell Weichen vom System PIKO. R. Thomas, Str. d. Komsomol 13, O-7513 Cottbus

Su. Roco Pers.-Wagen, Kat.-Nr. 44232, biete Roco Packwag., Kat. Nr. 44230. W. Künzel, Marperger Str. 24, O-7031 Leipzig

Suche alte 00/H0- Modelleisenbahnen der Marke "Lokouta" u. Kataloge u. Zubehör. Wohlfahrt, Querstr. 3, O-5068 Erfurt. Tel. 712727

ME Heft 9/89, W. Höfer, Rathmannsdorfer Str. 35, O-4350 Bernburg

Biete Eisenb.-Atlasdor, DRA-Z, LaBayern, Lex. Eisenbahn, Müglitztalbahn, Schmalsp. Spreeine e, Selketalbahn. Suche Schmalsp. Sachsen. J. Drescher, Sachsenstr. 19, O-9102 Limbach-O.

Piko-H0 Gleis, 90-Grad-Kreuzung mit jeweils 2 getrennten Stromanschlüssen für H0 Modulkreuzung Bahn/Straßenbetrieb. J.Hirte, K.-Marx-Str. 43, O-3270 Burg.

Achtung Händler! Su. dri. Preiser Nr. 333 z. Selbstmalen. R. Horn, Am Ständenfeld 5, W-6407 Schlitz.

Suche roll. Material TT
auch defektes Material oder Schrott. Bitte nur schriftl. Angebote mit Preisvorstellung. J. Reuter, O-9900 Plauen, Fichtestr. 34m

Material und Infos ü. Str. Mosel-Ortm. zur leihweisen Einsichtnahme oder Kopien (z.B. Fotos, Fahrpläne, Broschüren etc.). T. Franz, Kirowstr. 10, O-9580 Zwickau

Suche Steuerbaustein von 6 RW MBS B3.1 Blockbaust. MBS S3.1 Schattenbhf., RB 0.1, 6 B 3.1 und Anleitungsheft, MBS-Bausteine-Funktion- u. Einsatzmöglichkeit. M. Schütze, Ramlerstr. 6, W-1000 Berlin 65

Suche 2 Stück Diesellok M 61 in alter Farbausführung, rot mit gelben Streifen. Joachim Schade, Spangenbergstr. 43, W-2120 Lüneburg

Suche: Fotos oder Abbildungen der Dampflok 44 1200 (BW Reichenbach/Vogtland), Kauf oder leihw., Bilder auch garantiert zurück. G. Tauchmann, Damaschkeweg 1, O-9803 Mylau/Vogtland

Suche Erste Deutsche Ferneisenbahn, Leipzig-Dresden, Eisenbahnparade in Riesa, VS. R. Langenhan, Im Boden11, W-5470 Andernach

Su. Signalflügel und Vorsignalscheibe, Preis n. Vereinbarung. Roswitha Brohl, Im Boden 11, W-5470 Andernach

Suche Ansichten, Gleispläne und Fotos von den Bahnhöfen Auerbach-Vogtland. Albert Auerbach, Bredaer Str. 17, W-2800 Bremen 66

Suche Gehäuse u. Tender, kompl. f. BR 23 PIKO H0. Angebote bitte an: D. Schulze, Windorfer Str. 29, O-7031 Leipzig

Fahrkarten, alte von Eisenbahn und Straßenbahn. Guido Schulte, W-5760 Arnsberg 1, Lindenhof 2. Tel. 02932/33999

Suche, H0m Herr, H0e, TT Zeuge, TT BR 120 CCCP, M-Praxis TT, 1-6. Biete H0 TT N TT-Hilfskupplung g. wie "me" 4-83. Prell, V.-Tereschkowa-Str. 3, O-9650 Klingenthal

Modelleisenbahner, Heft 6 u. 9/90, Klein- und Privatbahnarchiv I. Inge Friedrich, Waltroper Pl. 1, W-1000 Berlin 45

Suche "me" 52, 1-3, 7.53; 1, 7, 12.55; 4, 6.67; 5, 7, 9, 12.71; 2-4.72; 6, 10, 11.75; verkaufe me: Einzelhefte u. kpl. Jahrg. sowie Eisenbahnliteratur (Freiumschlag). V. Oster, Brückenstr. 22, W-8757 Karlstein/M.

Suche TT-Modell von BR 120, evt. Spielzeugmodell, TT-Eigenbau-Modelle, DMV-Modelle, die nur in der ehem. DDR vertrieben (TT), verk. BTTB, Rokal-Mod. U. Tomforde, Europaring 20, W-2090 Winsen/Luhe

Suche Lok-, Beheimatungs-, Gattungs, Fabrikschilder. Suche besonders Bw Wilsdruff. Th. Tschirner, In der Mirke 18, W-5600 Wuppertal 1

Suche Eisenbahnermützen, nur Ausland, zu kaufen. J. Morche, Maienwalterstr. 5, W-7300 Esslingen

Für TT roll. Material, Oberleitung, für LGB roll. Material und Schienenweichen. Ch. Hellberg, Hochberg 27, 8404 Wörth/D. Tel. 09482/3261

Piko-N, 4 Doppelstockwaggons. W. Fuhrmann, Felderweg 37, 5272 Wipperfürth.

Spur-N-Signale
DDR-Produktion gesucht, spezial Fa. Rudi Hintz, Alperstedt (Formsignale), u. Sachsemeister (VEB Modellbahn Plauen Lichtsignale). Angebote (Beschreibung/Preis) an: E. Georgens, 1000 Berlin 51, Holländerstr. 39.

Gleisbildstellwerk, auch Eigenbau, sowie Modelltechnik für H0-Anlage Piko/Fleischmann. P. Möckel, Hettelweg 14, 7030 Leipzig

Suche zur Ergänzung meiner Sammlung DRG-Fahrpläne, amtliche Kursbücher DR u. DB, Buch- u. Bildfahrpläne, Zugbildungspläne DB/DR/DRG, ältere Eisenbahnfachbücher, Lokomotivbeschreibungen(Werkbeschreibungen sowie DV 930 der DB u. DR). Angebote bitte mit Preisangabe erb. a. S. Knapp, W-7972 Isny, Unt. Stadtmauer 27.

Suche Piko, N-Fahrzeuge u. Gleismaterial, bes. Weichen. Angebote an Koch, 1000 Berlin 26, 023372 C.

TT BR 23 (M-Rahmen), E 70, Silverlines, P.-u. G.-Wagen v. Zenke (alt). M. Skeide, Birkenweg 16, 5330 Königswinter 41.

Suche Märklin 00 oder H0 ganze Anlage, einzeln o. defekt. von Privat an Privat. Tel. 030/6858650. Bitte nicht auflegen, da Anrufbeantworter!

Wiking, Schiffsmodelle Kauf oder Tausch. Liste anfordern an Siegfried Zschöttge, Brestauerstr. 25, 7250 Leonberg.

Suche Diatauschpartner für DR-Loks der BR 120, 118, 119, sowie BBA dieser Baureihen. G. Schlage, Torgauerstr. 65, O-7970 Doberlug-Kirchhain

Fernsteuerbares Porsche-Polizeiauto, mit eingebauter Funksprechanlage (Wert 200,-). Tausche gg. Lokschild: H. Schilsky, Manteuffelstr. 58, 1000 Berlin 42.

Lokschilder u. Fotos der Gera-Pforten-Wuitz-Munsdorfer Eisenb. zu kaufen gesucht. D. Brieger, Schoenhaiderstr. 10, O-7420 Schmölln

Sammler sucht H0 DMV-Kleinse Rienmodelle. Angebote an H.-G. Schmidt, O-6406 Steinach, Postf. 12.

Fotos von der BR, 84002 u. 84011, sowie Aufnahmen von der BR 86 beim Einsatz auf der Müglitztalbahn Heidenau-Altenberg. G. Börner, W.-Richter-Str. 21, O-8242 Altenberg

Suche Piko-"Altenberger"-Mitteleinstiegswagen, Kat. Nr. 399/677 (1969), nur sehr gut erhalten. Angebote mit Preis an P. Panzer, Kreis Schmölln/Thü., O-7421 Gimmel Nr. 3

Rollendes Material, H0m, Herr-Produktion. L. Kayser, Marienstr. 11, O-4800 Naumburg

Sammler sucht
Waggon- u. Lokfabrikschilder. Allerbeste Bezahlung zugesagt. H.-P. Schmitz, Unterer Bergstr. 3, W-5591 Landkern. Tel. 02653/8178

Suche "me" 82-85, Gehäuse BR 118TT. Biete: "Klein-u. Priv.archiv", 3 Bände, Intern. Mod.-Eb., Kat. Angeb. an: S. Lindloff, Gerstenstr. 61, O-4702 Allstedt

Suche orig. Dampflokschilder, BW-Schilder, Gattungsschilder, Buchfahrpläne, Betriebsbücher. Angebote an R. Steger, Südring 45, W-8670 Hof

Suche Thyristor ST 103 (2 Stück). A. Munkwitz, Häberlesmühle 2, 7968 Saulgau.

Suche Piko N zweigliedrig Doppelstockzug, BR 118 und Weichen, auch reparaturbedürfig. J. Pätzold, P.-Harnisch-Str. 19b, O-8300 Pirna 4

Suche s/w Fotos u. Negative von 86/38 alles DR (nur sehr gute Qualität). Angebote an: St. Weber, Neumannstr. 3, O-7050 Leipzig

Suche H0m u. H0: SKL, V10C, Feuerlose-Typ C u. Gleisbaumaschinen aller Art. Biete div. orig. Signalmittel od. kaufe. U. Florczyk, Am Dreieck 44, O-7200 Borna

Biete H0 (Piko) BR 01, 24, 50, 66 DB, 75 DR; TT BR 35, 56, T334 rot, blau (alt-Zeuke). Suche Dampfloks in OR (H0, TT, N). H.-J. Walter, Sachtelebenstr. 2 O-1280 Bernau.

Biete H0 BR 24, alt 42 Gützold, Br 55, 75, sä. 80, 52 PIKO, suche B-Lok Gützold, 1 B1, E 18 B-Ausf. u. Stromlinienlok v. PIKO-Express. P. Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

TT, insbesondere Zeuke und BTTB, Rokal, auch An- und Verkauf. Verkauf von Eisenbahnliteratur. Bodo Reichmann, Prenzlauer Promenach 163 F, O-1100 Berlin Tel. 4721231

Pkw-Modelle, Herpa und Wiking, auch Kauf/Verkauf. Liste gg. Rückumschlag (1,- DM) von U. Gries, Örtlerweg 26a, W-1000 Berlin 45

Suche dringend BR 118 von Zeuke. Biete im Tausch BR 250, E11 rot, 242 grün o. E 499 mit Wertausgleich. Suche auch Infos von sächs. Schmalspurbahnen u. Modellen. H. Winkellmann, Schönauerstr. 50, O-8046 Dresden.

Suche MEB
1,8/74, 2,7, 12/75, 1, 2, 5, 7, 8/76, 1-12/77, 1-12/78, 11/82, 4/83, 2/87. Biete MEB-Hefte zwischen 1976 und 1990 (Liste anfordern)! R. Ippen, Buntzelstr. 81, O-1183 Berlin.

Biete H0 Märklin, 8 Loks + Zubehör, suche 03 Schicht, E 18, 44, 94 (Rehse), 62 (Bergf.), 84, 91 Hruska, 50 mit Tenderantrieb. P. Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Halbes Rommé-Spiel, (5 Zk., 1 Deckbl., 2 Joker), Mod.-Eisenbahn I gegen Dito Modell EB II. Ladenneu: Plastbox, 19 Postkarten, Modellbahnen gegen Serie Museumslokom. Nr. 1, Chiff. ME05/466014

2. Makleeberger Modellbahntauschmarkt, 4. Mai, 9-13 Uhr in der Linde, Thälmannplatz 1, Tischbestellungen und Infos: H. Strenz, G.-Freytag-Str. 3, O-7113 M'berg. Tel. 327849

Tausche: Emailleschilder der DR gegen Bücher BRO 1, 44, 95, oder Eisenbahn um Nossen, Mügelner Schmalspurnetz, Eilsdruffer-Schmalsspurnetz. D. Kirbach, Kreuzplatz 17, O-7304 Rosswein.

H0 BR 50, 23, 64 alt + (RAR) Y-Wagen, Kühlwagen, O-Zugwagen Märklin und vieles mehr. Tausch gegen H0 BR 38, 03, 63 neu, SET Bach s. Rekowagen, Modernis. Wagen ev. Verk. R. Großpfennig, Teichdamm 6, 3606 Osterwieck.

Biete Roco H0 BO1, DR, ME 4-12/64, Jg. 65,66,67, 1-4/68 Einzelh. Strb. A-6, Suche Flm H0 P8 (BR38), T3 (BR 89.7), H.W.-Brückner, Waldeyerstr. 13, O-1035 Berlin Tel. 5887858

Biete: LA Baden, Dampfl. (Slov.), Die Entwickl. d. Dampfl.L. (1955), Trix H0 bayer. Länderb. zug. PWG, 3., 2. u. 3. Klasse, suche Steir ü.d. Th. Wald (auch leihweise), H0 BCiPR 05 od. ähnl. R. von der Weth, Kornbergstr. 50, O-6019 Suhl

VT 137, VS 145, geg. VT 33, VS 145, DB BR 38 Nr. 6333/010, geg. BR 56, AEG Tender, E 211, geg. E 42, ES 499 CSD, geg. E 242, alles Piko H0. Helmut Franiek, Bachstr. 23, W-3501 Guxhagen-W

Suche Kontakt zu Straßenbahn-Fans in ganz Europa zum Austausch von Informationen, Fotos, Prospekten und Literatur. W. Berger, Neuendorfer Str. 88 b, O-1800 Brandenburg

Suche Dias, Negative, Schmalfilme, von Bahnen u. hist. Bahnbauten, wie Brücken u. Bahnhöfen. Bin auch an alten Aufnahmen u. Ansichtskarten interessiert. D. Borchers, Feldstr. 40, W-3200 Hildesheim

Sammler sucht TT E 70 zu kaufen. R. Scholz, Otto-Schmiedt-Str. 37, O-7033 Leipzig

Suche Lokschild 118 368.
A. Janikowski, Kögelstr. 4, W-8080 Fürstenfeldbruck

Wer gibt kostenlos oder preisgünstig Eisenbahnzeitschriften (auch me) und Literatur ab? Insbesondere Lit. über Eb.-Diorahnen. D. Witzel, Troetschelstr. 2, O-7024 Leipzig

Tausche

Biete H0 BR 01[05]. Suche: „Dampflok" in „N". „me" 4, 5, 6/73 u. ab 1983 kompl. Jahrgänge abzugeben sowie „Dampflok Sonderbauarten" von R. Lehmann, 1987. Klaus Bauersfeld, Str. des Friedens 16, O-4732 Bad Frankenhausen.

Tausche Lok-Archiv, Sachsen 1+2 gg. Lokarchiv Preußen 1+2 od. 3. Verkaufe einzelne Eb.-Bücher. Lichtenberg, PSF 23, O-3035, Magdeburg.

Biete
Piko BR 89,2, 75, 86. Suche Roco BR 74, 57, 44, 58, 93, 01, alles H0. D. Hauck, J. Klosestr. 6, 6902 Jena/Thür.

Biete KB-Originaldias von Güter-, Personen-, Bahndienstwagen der DR. Suche gleiches, Verkauf mögl. Th. König, Hauptstr. 18, O-7281 Mockrehna.

Tausche o. verkaufe Klein-und Privb. Archiv 1, Hist. Bahnhofsbauten 3, Reisen m. d. Schmalspurb., Selketalb. (3 A). Breuer, Dahlienweg 4, O-8028 Dresden

Biete die DB heute, Colorbildb. Suche Franzburger Krelsbahn u. Schmalspurb., Oberlausitz u. Rügensche Kleinb. Horst Thieme, O-8019 Dresden, K.- Roth-Str. 25

Suche in H0 BR 84 (Hruska), 42 (Gützold), ME Jahrg. 53, 54, 56, 58, 61. Biete Fahrz., Figuren u. Zubehör in O, Lit., Postkarten. Liste gg. Rückumschlag an F. Rausendorf, Hauptstr. 32, O-9151 Beutha.

Biete: ME 3-5,
8, 10-12/64, 7-9/65, 1/66, 67 kpl., 3, 6, 7, 9, 11/71, 1, 4/72, 2, 8, 9/82, 9/83, Mod. Praxis 1-4, 6-9, 11, 14; suche Me Jahrg. 60-63, 4/71, 12/72, Baupl. T3, 91 TT. R. Breitenstein, Fr. Jacob Str. 12/1303, O-1156 Berlin

Biete versch. Pers.- u. Güterw. H0/TT, Liste gg. Freiumschlag. Suche in H0m Gleismaterial, Rollwagen, Personenwagen, Gepäckwagen (Herr). R. Grützmacher, Hochschulstr. 46/12-01, O-8027 Dresden.

Tausche

Biete N Hobbytrain ET 30. Suche Piko N Doppelstockzug 4teilig, und NSchnellzugwagen 5/4501, 5/4505 und 5/4519. H. Tischmwyer, Spandauerstr. 13, W-5090 Leverkusen 1.

Biete Lokarchiv, "Preußen 1 und 2", Ne. div. original Eisenbahnrequisite und Literatur. Suche TT- Loksv.wagen, v. Oberleitungsmaterial. E. Pinkle, J.-Curie-Str. 31, O-3500 Stendal.

Biete Saxonia-Zug, verschiedene Loks u. Wagen, alles H0, Piko. Suche BR 89 sächs. BR 03 Schicht, auch Kauf/ Verkauf möglich. D. Baumann, Weißdornstr. 27, 8045 Dresden.

Tausche Transpress-Lit.: Biete Klein- u. Privatbahnarchiv Nr. 1. Suche Straßenbahnarchiv Nummer 6, Oehler, W.- Ulbrichtstraße 20, O-1307 Eberswalde-F.

Biete Krokodile von Märklin in der neuen "Königsspur", auch eine patinierte BR 55 (mit Zertifikat) u. andere Fahrzeuge stehen zur "Abfahrt" in Richtung neue Bundesländer bereit. Suche als Gegenleistung seltene Lokschilder und andere historische Gegenstände. Modelle von Märklin in der neuen Spur 1 auf einem Märklin-Präsentationsbrett mit Schienen können zur Krönung jeder Eisenbahnsammlung werden! Erwarte gern Ihr schriftliches Tauschangebot. Horst Schilsky, Manteuffelstr. 58, 1000 Berlin 42

Biete Eisenbahndias, "Schweiz", im Tausch gg. TT-Material. Dias zum Verkauf mögl. Stück 0,60 DM. D. Fink, Dannenwalder Weg 156, W-1000 Berlin 26

Biete Windbergb., Müglitzalb., Selketalb., Bayer, Lpz. Suche Spreewaldb., Gera-Wultz-Mumsdf. A. Ohnesorge, Großkühnauer Weg 28, O-4500 Dessau.

Biete Dampfl.-A.BD. 1, Lokarchiv, Würtbg., Saalb., G.M.W.E., Selketalb., Harzqb., Schm.Zw.Spree v. Neiße. Suche DI-Arch. BD. 3., Klb. d. Altmark, Franzb. KRSB., Spreew.bahn, Steilr. D. Thür. Wald. R. Scholz, Bahnhofstr. 26, O-4256 Röblingen.

Biete in TT, Gehäuse, Rahmen und alle Getriebeersatzteile. Suche H0m-Material von Herr, BEMO, Feyrol-Suisse, Eigenbauten, sowie Bauanleitungen. Th. Popp, U.-Rathenaustr. 14, O-1806 Wusternitz

Biete Str.-A 7, EB-JB 76, LDE Panor., gr. Anl.-b., "Vom Ged. zur Wirkl."(LDE). Suche die mechan. Stw. d. EB o. ä. Lit. U. Lehnhardt, Thälmannstr. 60, O-1801 Fohrde

Biete im Tausch H0 BR 120, 130, 135, Mod.-Wg., Dopst. (EP III u.IV), Gü.-Wg. Ep. III. Suche BR 110, evtl. Verkauf! D. Radloff, Lübeckerstr. 122, O-2752 Schwerin.

Suche "ME" Jahresinhaltsverz. 1953, Sonderhefte. Biete: Bücher, Broschüren, "ME" ab 1955. U. Klemm, Sachsenallee 50, O-9610 Glauchau

Biete: Straßenbahnarchive 1 u. 4. Suche Straßenbahnarchive 2 u. 6. Nur Tausch! G. Böhmer, Neue Reihe 2, O-4405 Jessnitz/Anhalt

Verschiedenes

Der "TT-Kurier", die einzige deutschsprachige Fachzeitschrift für die Baugröße TT, ist das Mitteilungsblatt des Arbeitskreises TT-Modellbahn e.V. Info-Paket gegen DM 2,- in Briefmarken bei: AK TT - R. Fisahn, Wallburgstr. 5630 Remscheid

Achtung! Welcher Eisenbahnfreund hat am 22.2.91 nach Vorbeifahrt der 41 1231 an der Wegüberführung in Gräfenroda/Thüringen sein Objektiv dort liegenlassen? Bitte melden: K. Weihe, Bergstr. 38, W-7324 Rechberghausen, Tel. 07161/57031

Suche die Wagenparkstatistik, der Straßenbahnbetriebe Rostock, Schwerin u. Rotsdam (GLW, T, Bw, Abw, Gtw) u. von den O.-Busbetrieb Potsdam. M. Pfeiffer, Dorfstr. 36, O-4371 Wörbzig

Wer fertigt H0-Beschriftung von Modell-Loks an? Zuschriften an H. Söchting, Dorfstr. 21, O-3601 Bühne

Biete · Suche · Tausche · Biete · S... · Tausche

JETZT NEU!

DIE KOSTENLOSE PRIVATE KLEINANZEIGE

☐ Privatanzeige (kostenlos) ☐ Gewerbeanzeige (DM 4,- + MwSt./Millimeter).
Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik
☐ Biete ☐ Suche ☐ Tausche ☐ Verschiedenes ☐ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

3 mm
6 mm
8 mm
10 mm
12 mm

Bitte vollständig ausfüllen:
Für gewerbliche Anzeigen

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____
Bankleitzahl ____ bei der ____ ab.

☐ **Schicken Sie mir eine Rechnung! (Kein Geld vorab schicken)**

NAME/VORNAME TELEFON
STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen

...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen

...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig. Denn ab sofort bezahlen Privatpersonen für Ihre Anzeige keinen Pfennig. Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe lesen rund 280.000 Eisenbahn-Freunde Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung
Postfach 1410
Otto-Grotewohl-Straße 19D
O-1086 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 6/91 ist am 13.5.91. MODELL EISENBAHNER 6/91 erscheint am 5.6.1991.

Sammelkarte nicht vorhanden

Sammelkarte nicht vorhanden

MODELLEISENBAHN '91

MODELLEISENBAHN '91 heißt die Internationale Ausstellung für Modelleisenbahn und -zubehör, die vom 16. bis 20. November 1991 in der Ausstellungshalle am Berliner Funkturm stattfinden wird.
Der BDEF als ideeller Mitträger dieser Ausstellung sucht Heim- und Klubanlagen insbesondere aus Ostberlin und den neuen Bundesländern, die dieser Ausstellung einen attraktiven Rahmen zu geben imstande sind. Für Interessenten entstehen keine Unkosten. Meldungen an Horst Schild, Jenaer Straße 24, W-1000 Berlin 31.

Railino

Perfektion auf der N_m-Anlage

Der schweizer Hersteller von Schmalspurbahn-Modellen in der seltenen Nenngröße N_m bietet über den Railino-Vertrieb in Deutschland ein reichhaltiges Angebot für Liebhaber schweizerischer Schmalspurbahnen. Neben einem umfangreichen Lieferprogramm für das Schmalspurgleis (Modellspurweite Z) mit dem Code-40-Schienenprofil sind neu im Angebot zwei Triebwagen der Rhätischen Bahn (RhB) in attraktiver Farbgebung. Weiterhin bietet Railino einen zweiachsigen Gepäckwagen und einen Zementsilowagen der Rhätischen Bahn im Modell an. Besonders der Letztere, der im Volksmund den Namen »Mohrenkopf« erhielt, besticht durch eine hohe Modellqualität. Das Modell (Bild) ist zum überwiegenden Teil aus Messing (Feinguß) und Ätzteilen gefertigt und besitzt eine modellgerechte Nachbildung der Bremsanlage und die bei Railino übliche Kadee-N_m-Kupplung. Die unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers beträgt DM 149,–. **MEB**

Foto: Werkfoto



WEINERT MODELLBAU

Die »Bullige Lokomotive« als H0-Bausatz

Der schwere Lastkraftwagen von Typ FAUN ZRS war ursprünglich – wie alle FAUN-Zugmittel – für den Transport schwerer Güter auf der Straße konstruiert worden. Der Wunsch, dieses schwere Straßenzugmittel auch auf die Schiene zu bringen, führte zu der Entwicklung eines Zweiwegefahrzeuges, das bei Eisenbahnern den Spitznamen »Bullige Lokomotive« erhielt.
WEINERT MODELLBAU hat sich der Nachbildung dieses seltenen Fahrzeuges angenommen und eine H0-Bausatz entwickelt. Der Weißmetall-Komplettbausatz mit Messingfeingußteilen wird unmotorisiert oder mit einem Faulhaber-Motor mit Getriebe geliefert. Außerdem ist die motorisierte Variante auch mit RP-25-Rädern lieferbar. Nach den unverbindlichen Preisempfehlungen des Herstellers kostet der unmotorisierte Bausatz DM 76,– und der motorisierte DM 224,– **MEB**

Foto: WEINERT MODELLBAU



POLA

Meistermodelle in drei Nenngrößen

POLA bietet in der Nenngröße N drei verschiedene Siedlerhäuser und ein dreigeschossiges Stadthaus mit dem Laden »Schokoladen-Hussel« im Erdgeschoß.
In der Nenngröße H0 erschienen seit Jahresbeginn die Spielothek »Pin-Ball« und das Spielcasino »Baden-Baden«. Als Ergänzung zu den bereits im Vorjahr erschienenen Meistermodellen des »BayWa«-Lagerhauses mit Silo kommt in diesen Tagen das Modell einer »BayWa«-Baustoffhandlung in den Handel. POLA-G hält für die LGB-Bahn den Bauernhof »Weismüller« (Bild) mit Scheune, Silo, Weidezaun und Bauernhofzubehör bereit. Außerdem wird in der Nenngröße II_m in diesem Monat eine Lufthalle, ein Popkorn-Verkaufswagen und eine Kasse für den »Gartenbummel« angeboten. **MEB**



Foto: Werkfoto

ARNOLD

Nürnberger Spitzen

Aus dem Hause ARNOLD stammt das dargestellte Modelldiorama in Nenngröße N. Es stellt einen Auszug aus dem gegenwärtigen Neuheitenangebot des Nürnberger N-Marktführers dar:
Gitterträgerbrücke mit Ellok der Baureihe E 94 (254) und zwei Kühlwagen, die speziell nach ehemaligen DDR-Vorbildern entstanden, »Saalfelder Grotten« und »Reudnitzer Pilsner«. Darunter stehen etwas unmotiviert drei feuchte Sattelzüge aus dem gleichen Hause mit den Aufschriften »Dortmunder Stiftpils«, »Alpirsbacher Klosterbräu« und »Hannen Alt«. Wer da keinen Durst bekommt! Der Preis für die 254 beträgt bei Modellbahn-Pietsch, Berlin DM 220,– und für die Lastkraftwagen DM 8,50. **MEB**

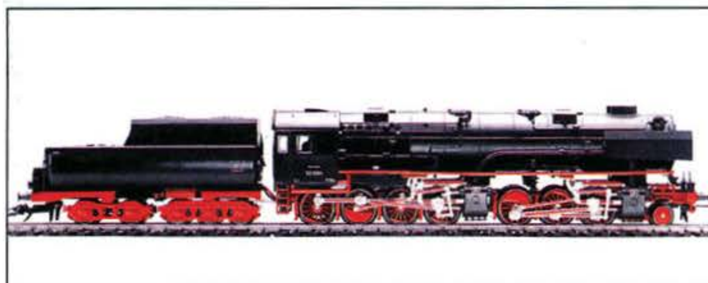


Foto: ARNOLD



Neue Angebote in der Händlerinitiative

Die Märklin-Händlerinitiative (MHI) ist eine Vereinigung, die die Verbindung zwischen Hersteller und Händler noch enger und verbraucherorientierter als bisher gestalten soll. Im Rahmen dieser von der Firma MÄRKLIN ins Leben gerufenen Einrichtung werden auch Sonderserien konzipiert und hergestellt. Als Neuheit bietet die MHI



Metall-Perfektionen für Gleichstromanlagen in der Nenngröße H0. Die Riesenlok, deren Bau in den letzten Kriegstagen des II. Weltkrieges noch begann, ist die BR 53.
In der gleichen Folge erscheint ein echter Ellok-Oldtimer, die E 91[9] /191. Beide Modelle werden von dem starken Märklin-HAMO-Standardmotor angetrieben und sind digital steuerbar. Die unverbindliche Preisempfehlung der Märklin-Händlerinitiative für die »Deutsche Big-Boy« (BR 53) beträgt DM 429,– und für die E 91 DM 398,–. Eine ausführliche Beschreibung der beiden Modelle folgt in einer unserer nächsten Ausgaben.
Seine wiederentdeckte Liebe für die Nenngröße I krönt MÄRKLIN vorläufig mit dem Exklusivmodell der Preußischen G 8[1]. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt für das 58 cm lange Modell DM 2690,–. Die digital gesteuerten Extras sind vom Feinsten: Geräuschelektronik, Pfeifton und Läutewerk können beliebig eingeschaltet werden. *MEB*

Die ersten 91er sind da!

Brandaktuelle Neuheiten aus der Zubehörbranche Modellautos treffen in diesen Tagen in den Fachgeschäften ein. Traditionsgemäß beginnen kurz nach der Nürnberger Spielwarenmesse die rührigsten Hersteller mit der Auslieferung der geliebten Mini-Modelle.

ALBEDO läßt gleich sieben neue Laster in den Frühling rollen: Einen VOLVO-F12-Pritschenzug (»I love Albedo«), einen VOLVO-F16 als Solozugmaschine, einen MAN-F90-Hängerzug und einen VOLVO-F12-Koffersattelzug (»Coca-Cola«) sowie je einen VOLVO-F12-Hängerzug und einen Scania-111-Milchtanksattel mit »Milka«-Werbung. Aus der Serie »35 Jahre Deutrans« gibt es die ersten Modelle vom VOLVO-Oldie F88.

BREKINA liefert im ersten 91er Angebot: Einen VW-Kastenwagen in verschiedenen Farben und einen Opel-Blitz als Feuerwehrfahrzeug mit bedrucktem Verdeck und Blaulicht. Der B4500-Pritschenzug von Borgward ist für »Hatz-Motoren« unterwegs, während der Mercedes-LP334-Lastzug für »Glücksklee« und der Büssing-LS11-Lastkraftwagen für »Jägermeister« wirbt. Weiterhin sind im Handel der Mercedes-O5000-Haubenbus in brilliantblauer Berlin-Ausführung, zwei- und dreiachsige Anhänger sowie die unbedruckten Modelle des Magirus-Mercedes-Allradkippers und des Henschel-HS140-Lasters.

HERPA hat den Trabi »Schorsch« in eine PC-Vitrine gesteckt, ein Privileg, das sich der Zweitakter mit dem neuen Porsche Turbo teilt. Gleichfalls in der teuren Luxusverpackung erscheint die Mercedes-2248-Sattelzugmaschine. Hinzu kommen folgende Modelle: Mercedes-190E in der Standardserie, Opel-Omega-Caravan (»Bayrischer Rundfunk«), Opel-Vectra (»Polizei«), VW-Passat-Taxi, MAN-F90-Jumbo-Hängerzug (»Schenker«), Mercedes-Tanksattelzug (»Willi Betz«) und zwei Trucks.

ROSKOPF, nunmehr bei WIKING zu Hause, liefert Modelle von alten Mercedes-Lastkraftwagen: L1000-Lieferwagen (»Underberg« und »Milchhandlung Freiroda«) sowie L2-Kastenwagen (»Kaloderma«). Der L5-Hängerzug paßt in die Epoche III und steht in den Diensten der »Reichsbahndirektion Erfurt«.

WIKING, der Stammvater aller H0-Automodelle, liefert die ersten vier der in Nürnberg gezeigten Neuheiten aus: den VW-Bus als Funkmeßwagen, einen Heulader-Anhänger, einen Peterbilt-Abschleppwagen sowie einen MAN-F90-Kippsattelzug. **Ru**



BREKINA: VW-Kastenwagen und Opel-Blitz als Feuerwehrfahrzeuge sowie Borgward B 4500-Pritschenzug und Lastzug Büssing LS 11 FS mit »Jägermeister«-Reklame.



HERPA: Trabi „Schorsch" und Porsche-Turbo in feinen Plastevitrinen. Der Mercedes 190 E EVO kommt als Standardserie, und den US-Truck gibt es in verschiedenen Farbgebungen.



ROSKOPF: Echte Mercedes-Oldies sind die Lieferwagen L1000 (vorn) und ihr größerer Bruder L2 (hinten). Drei allerliebste Reminiszenzen an die „gute alte Zeit".



WIKING: Neuheiten in großem Aufgebot: Autotransporter, Funkmeßwagen und MAN-Kippsattelzug, Peterbilt-Abschleppwagen und Heulader-Anhänger (von l. nach r.).

Fotos: Fennel, Stuttgart

KEHI Modellbau

Winzlinge aus Eisenach

Ausgehend von der unbefriedigend breiten Produktionspalette von Zubehörteilen zur TT-Modelleisenbahn durch die »Großen« in der Modellbahn-Branche, hat sich der Kleinbetrieb von Roland Kehr in Eisenach (KEHI) dazu entschlossen, Personen- und Nutzkraftwagen im Maßstab 1:120 herzustellen. Die Modelle sind aus Zinn gegossen und handlackiert bemalt. Daraus ergibt sich der nicht gerade niedrige Preis von DM 13,50 pro Fahrzeug, ab Hersteller geliefert. Die Qualität spricht für sich, wie unser Bild mit Trabant 601, VW-Käfer-Cabrio und dem VW-Pritschenwagen beweist. Vorläufig ist die Herstellung von 24 verschiedenen Typen geplant, darunter Nachbildungen des Mercedes 170 V als Feuerwehrgerätefahrzeug und des Framo-Pritschenwagens. **MEB**

Foto: KLAWIAN

ASOA

Wie man bettet...

Das Schotterbett des Gleises, das beim Vorbild sehr wichtig ist, hat beim Modell nur dekorativen Charakter. Hohen optischen Ansprüchen gerecht werdende Ergebnisse erzielt man indes nur mit Streuschotter. Die Firma ASOA in München stellt derartiges Material aus Basalt und Diabas für die Nenngrößen H0 bis II her und hat mit Schotterkleber und Fließverbesserer gleich ein ganzes System zur Gleisbettschotterung im Modell entwickelt. Zum Sortiment gehören auch weitere Gestaltungsmaterialien wie Geländeüberzugsmasse (Teramold), Kies, Splitt und Kohle, Gießharz und Abformmasse sowie Begrünungsflocken nebst entsprechenden Beizen und Klebern. Informationen können über Klaus Holl, Pf 440140, W-8000 München 44, bezogen werden.

Foto: K. Holl, München





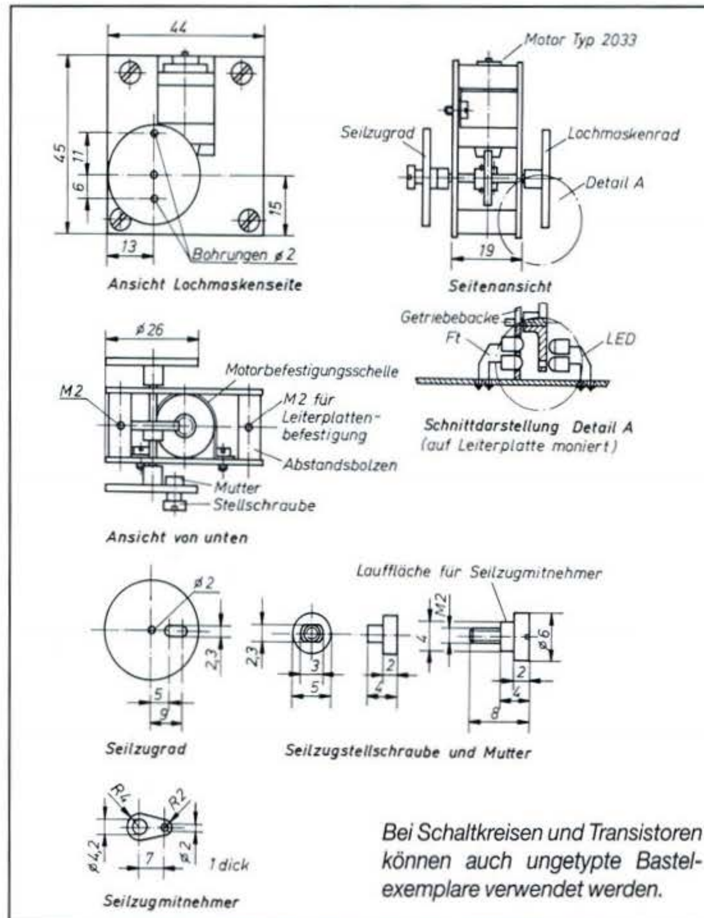
Schranken-Elektronik

Die elektronisch angesteuerte Motorschranke besteht aus dem elektronischen Logikteil, einer Impulsbreitensteuerung und einem Getriebeblock mit einem handelsüblichen PIKO-Motor vom Typ 2033. Die Ansteuerung ist einfach: Schalter S 1 geschlossen entspricht dem Zustand *Schranke zu* und Schalter S 1 geöffnet dem Zustand *Schranke auf*. Nach der Schalterbetätigung geht die Schranke selbsttätig in die neue Stellung und schaltet nach der optoelektronischen Erkennung selbsttätig ab.

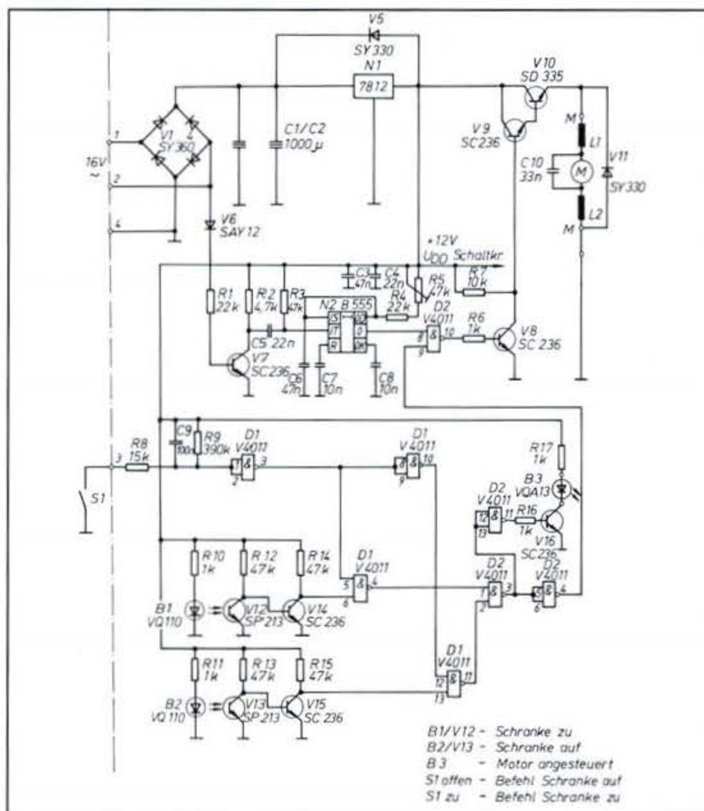
Da die genaue Drehzahl des Motors elektronisch eingestellt wird, kann der Getriebeblock sehr einfach gehalten werden. Die Drehzahl wird der Getriebeübersetzung angepaßt. Die Baugruppe enthält den Motor und eine über ein Schneckenrad angetriebenen Welle, auf der das Seilzugrad und ein Lochmaskenrad befestigt sind. Das Letztere hat zwei Bohrungen mit unterschiedlichen Abständen zur Welle. Mit Hilfe zweier Lichtschranken wird hier die Schrankenstellung abgetastet. Am Seilzugrad ist die Seilzustellschraube verschiebbar angebracht, wodurch der Öffnungswinkel der Schranke festgelegt werden kann. Frei beweglich auf der Stellschraube sitzt der Mitnehmer, an dem das Zugseil verknotet wird.

Die elektronische Schaltung besteht aus Stromversorgung, Impulsbreitensteuerung und Logikteil. Die Wechselspannung wird gleichgerichtet und geglättet. Mit Hilfe des Spannungsreglers MA 7812 steht eine konstante Betriebsspannung von +12 V zur Verfügung. Auch der Motor wird mit dieser Spannung betrieben, was bei Schwankungen im 220-Volt-Netz eine konstante Drehzahl sichert. Über die Diode V 6 gelangen Halbwellen mit einer Frequenz von 50 Hz an den Eingang der Impulsbreitensteuerung. Über C 5 gelangt der Startimpuls an den Timer N 2. Mit R 5 wird die Breite der Ausgangsimpulse festgelegt. Darauf haben R 4 und C 6 Einfluß. Liegt am Pin 9 von D 2 H-Potential an, wird das Impulsbreitensignal (Pin 8) negiert und auf die Basis von V 8 geschaltet. Dieser Transistor steuert die Leistungsstufe V 9, V 10 an. Mittels Lichtschranken B 1/V 12 und B 2/V 13 wird der Zustand der Schranke *geöffnet* oder *geschlossen* am Lochmaskenrad abgetastet. Über die nachfolgende Logikschaltung wird ein Vergleich von Sollzustand und Istzustand (Schalter S 1 und Lichtschranke) erreicht. Bei Nichtübereinstimmung gelangt ein H-Signal an D 2, Pin 9 und der Motor wird angesteuert. Die LED B 3 dient als Sichtkontrolle und vereinfacht die Justage der Antriebsgruppe.

Leuchtet B 3, signalisiert sie Nichtübereinstimmung von Soll- und Istzustand und zeigt an, daß der Motor laufen muß. Parallel zum Schalter S 1 kann noch ein Relaiskontakt einer Automatikschaltung eingefügt werden. Somit besteht die Möglichkeit, die Schranken einerseits bei Zugbetrieb automatisch zu betreiben und andererseits diese bei Rangierbetrieb ständig geschlossen zu halten. *S. Kindling, Halle/S.*

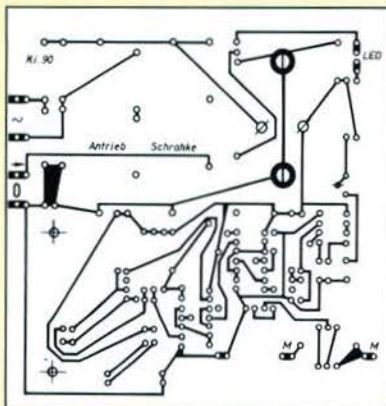


Montageanordnung und Einzelteile des mechanischen Teils im Maßstab 1:2 (1:1)

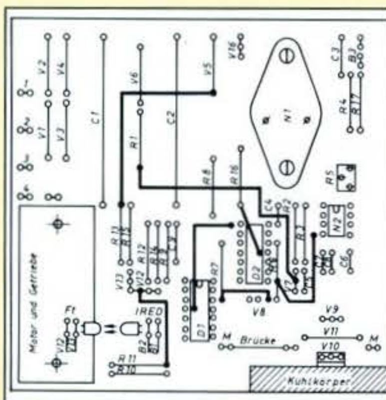


Gesamtschaltung der Schrankenelektronik

Schaltungsplatine im Maßstab 1:2



Layout der Schaltungsplatine

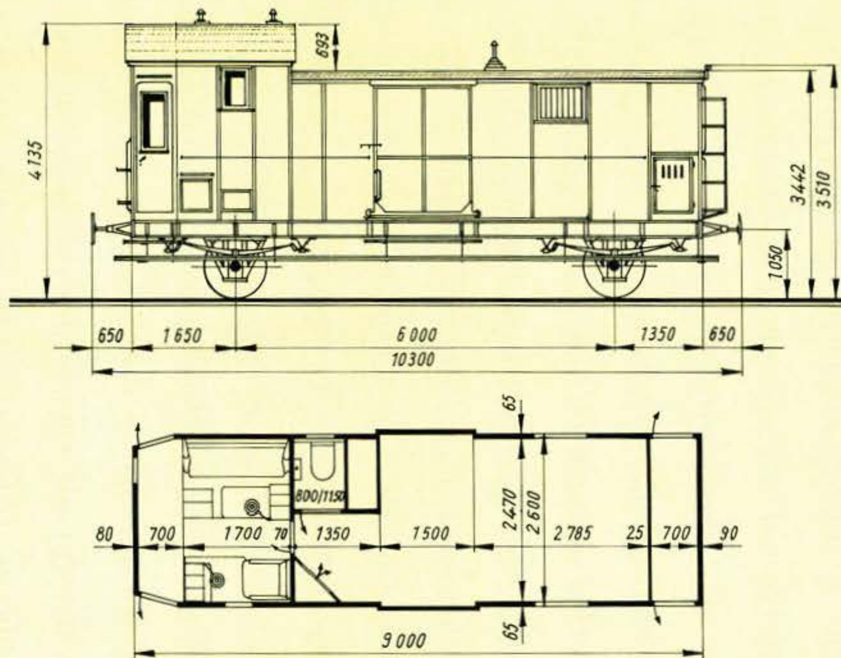


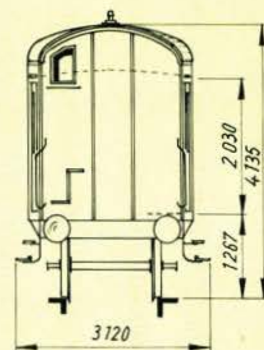
Bestückung der Schaltungsplatine

Reisezugwagen-Verschnitt

Die im vierten Teil dieser Serie vorgestellten zwei- und dreiachsigen Gepäckwagen wurden hauptsächlich für Personenzüge bei der Königlich Preußischen Staatseisenbahn verwendet. Wesentliche technische Maße und Baugruppen des zweiachsigen Gepäckwagens entsprachen denen der dreiachsigen Variante jener Zeit. Die auffälligsten Unterschiede bestanden in der Länge des Laderaumes und in der Achszahl. Wie beim dreiachsigen gab es auch bei dem zweiachsigen Typ Ausführungen mit und ohne Abort.

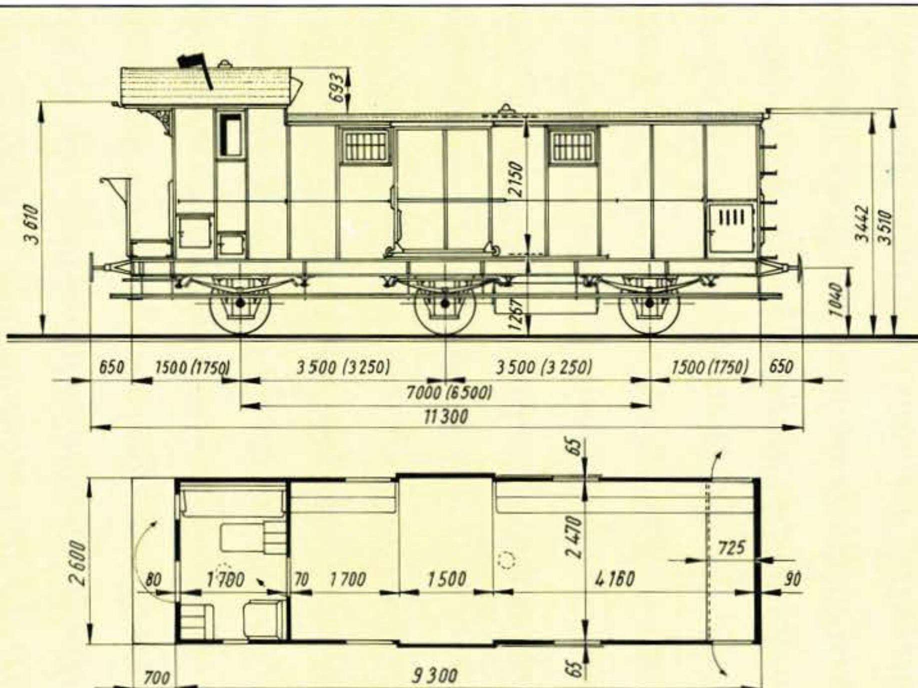
Fast den gleichen »Zuschnitt« hat der Gepäckwagen Pw Pr 02ª nach dem Musterblatt IIª 12. Er besitzt keine Stirnwandübergänge und hat deshalb den unveränderten Zugführeraufbau des Ausgangsmodells. Alle weiteren Merkmale sind aus Abb. 1 ersichtlich. Am Schluß des Gepäckwagen-Teils unserer Serie soll noch ein solcher in dreiachsiger Ausführung vorgestellt werden (Abb. 2). Nachteilig bei diesem Modell ist, daß der Achsstand geändert werden muß. Dafür kann man aber den mittleren Wagenkasten unverändert übernehmen. Im übrigen handelt es sich bei diesem Wagen um einen Pw 3 i Pr 91 nach dem Musterblatt IIª 1.

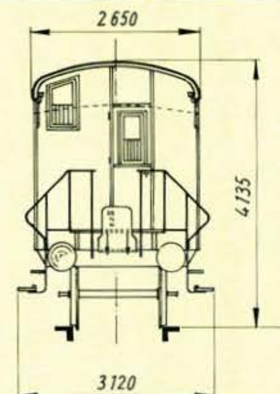




Pw Pr 02ª

M 1:1 (TT)





Klammermaße gelten für Wagen mit steifen Achsen

Pwi 3 i Pr 91

M 1:1 (TT)

Zeichnungen: G. Fromm nach Vorlagen von B. Schwarz und Sammlung Zander



Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT_e

Nun brauchen die TT-Modelleisenbahner nicht mehr auf ihr sächsisches Schmalspur-Milieu zu verzichten! Der Dresdener Modelleisenbahner Matthias Hengst beschäftigt sich schon seit vielen Jahren mit dem Um- und Eigenbau von Lokomotiven und Wagen in der Nenngröße TT. Mit dem Ziel, den Eisenbahnbetrieb auf der sächsischen Schmalspur in den 60er Jahren auf seiner TT-Anlage vorbildgerecht nachzugestalten, entstanden recht ehrgeizige Pläne, deren Ergebnisse mit der heute beginnenden Serie vorgestellt werden.

Vorbemerkungen

Analog der Modellnachbildungen von Schmalspurvorbildern in der Nenngröße H0 ($H0_m$ und $H0_e$) besteht auch in der Nenngröße TT eine ähnliche Nachbildungsmöglichkeit. Realisiert wurde dies aber bisher nur in der Nenngröße TT_m, indem TT-Schmalspurfahrzeuge der Originalspur von 1000 mm auf N-Gleisen eingesetzt wurden. Wo aber blieb die Nachbildungsmöglichkeit für die weitverbreitete Schmalspur-Spurweite von 750 mm? Entsprechend der Nenngrößenordnung im Modellbahnwesen gibt es dafür nur eine Spur, die Größe Z= 6,5 mm. Exakt dieser Spurweite entspricht das Gleissystem der Firma MÄRKLIN mit der mini-club-Größe. Diese Nenngröße wird seit Mitte der 70er Jahre erfolgreich auf dem Markt angeboten. Zur Verwirklichung meiner TT_e-Pläne, entschloß ich mich, dieses Gleissystem und deren Fahrzeuge als Ausgangsbasis auszuwählen.

Das MÄRKLIN-mini-club-Gleissystem ähnelt sehr dem der Firma PILZ. Es besteht aus einem flexiblen Kunststoff-Schwellenband, in das Neusilber-Vollprofilschienen eingezogen wurden. Die Gesamthöhe des Gleises beträgt 2,5 mm. Dieses Maß und der Schwellenabstand von 3,5 mm - das entspricht einem Original-Schwellenabstand von 420 mm - verleiht dem MÄRKLIN-mini-club-Gleissystem ein annähernd vorbildgerechtes Aussehen. Im Angebot sind neben verschiedenen geraden Gleisstücken gebogene Gleisjoche mit Radien von 145 mm, 195 mm und 220 mm. Die dazugehörigen handbedienten oder elektromagnetischen Weichen haben einen Weichenwinkel von 13°. Für den Aufbau einer Anlage ist somit eine Anlagentiefe von etwa 450 mm erforderlich.

Die Triebfahrzeuge

Das Angebot an Triebfahrzeugen im mini-club-Sortiment ist umfangreich und vielseitig. Die Möglichkeiten, Chassis und Oberteile von mini-club-Lokomotiven zu verwenden, umzubauen oder zu frisieren, ist also gegeben, erfordert allerdings viel Geschick und Fingerspitzengefühl. Zu beachten ist, daß die Modelle nur für eine Spannung bis max. 7 Volt ausgelegt sind. Für die mini-club-Modellbahn gibt es deshalb spezielle Fahrtrafos, die verhältnismäßig teuer sind. Diese müssen aber nicht verwendet werden, wenn an handelüblichen 12-Volt-Trafos mit Hilfe eines Spannungsmessers die Reglerstellung 7 Volt markiert oder arretiert wird.

Von großem Vorteil sind bei den Fahrzeugen die beweglichen und gefederten Klauenkupplungen, die den TT_e-Schmalspurfahrzeugen einen vorbildähnlichen Wagenabstand von 9 mm verleihen und ein einwandfreies Befahren aller Gleisradien ermöglichen. Es ist allerdings kein automatisches Entkuppeln möglich.

Zum Umbau

Neben der Verwendung von Z-Lokomotiven und -Wagen benötigt man zum Bau der nachfolgend beschriebenen TT_e-Fahrzeuge nur wenige Werkstoffe. Unbedingt von Nöten sind 0,5 mm dicke Plast- und Messingabfälle, Spulendraht mit 0,2 mm bis 0,8 mm Durchmesser sowie Zeichenkarton und Sperrholzabfälle.

Der Werkzeugeinsatz bleibt beschränkt. Benötigt werden: ein Satz Schlüsselfeilen, eine kleine Zange, ein »Mini-Hammer«, Schraubstock, Laubsäge, Schere, Rasierklingen, ein scharfes Messer, Stecknadeln, Sandpapier und ein guter Universalkleber. Bohrmaschine oder etwa Drehbank, wie zu vermuten wäre, sind nicht erforderlich. Die Auswahl der zu bauenden Modelle erfolgte nach ihrem späteren Einsatzzweck. Dafür waren folgende Prämissen ausschlaggebend:

1. Bau von ausschließlich Schmalspurfahrzeugen nach sächsischem Vorbild mit 750 mm Spurweite, ohne Berücksichtigung einer bestimmten Strecke.
2. Je nach Zusammenstellung sollen die Vorbilder aller Fahrzeuge im Zeitraum von 1920 bis 1987 einsetzbar sein. Zu diesem Zeitpunkt erfolgte die Umrüstung der Heberlein-Seilzugbremse auf Saugluftbremse auf der Strecke Oschatz-Mügeln-Kemmlitz.
3. Alle Fahrzeuge sind (noch) mit Heberlein-Seilzugbremse ausgerüstet.
4. Die Durchführung eines Rollwagen-/Rollbockverkehrs ist nicht vorgesehen.
5. Es soll die Möglichkeit bestehen, Schmalspurfahrzeuge auf TT-Regelzugwagen transportieren zu können.
6. Die Entkupplung erfolgt manuell. Automatische Entkuppler werden nicht eingesetzt.
7. Alle Fahrzeuge werden auf der Grundlage der mini-club-Modelle hergestellt. Reiner Neubau von Fahrzeugen ist nicht vorgesehen.

Auf dieser Grundlage entstand die Fahrzeugkonzeption. In den Zeichnungen sind die Originalmaße angegeben. Die Modellmaße (1:120) stehen in Klammern dahinter.

Bau von Güterwagen

Ein Ow-Güterwagen entsteht

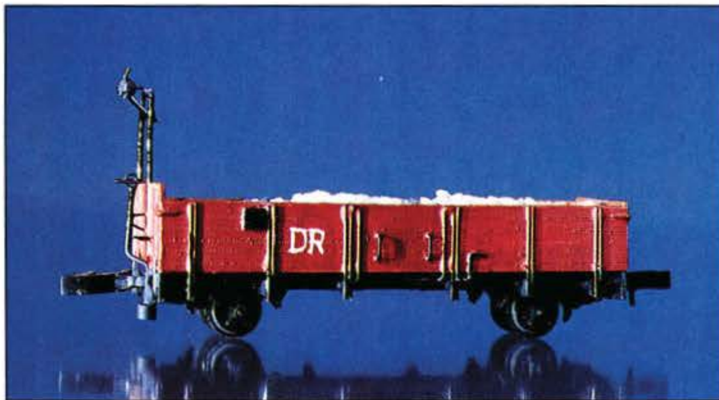
Um den Einstieg in den Umbau von TT_e-Fahrzeugen etwas »moderat« zu gestalten, wurde als erstes ein zweiachsiger, offener Güterwagen vorgesehen. Der Umbau stellt hinsichtlich Untergestell-Anpassung und Bau des Wagenkastens keine besonderen Ansprüche. Das Original unseres Ow-Wagens wurde ab 1882 in großer Stückzahl (1892 bereits über 350 Exemplare!) für die sächsische Schmalspur beschafft. Die letzten dieser robusten Zweiachser wurden erst in den 30er Jahren ausgemustert, wenige Einzelexemplare waren noch Ende der 60er Jahre als Ortsgüterwagen oder Sonderwagen zu sehen. Im Schmalspurmuseum Oberrittersgrün und in Radebeul Ost können Wagen dieser Gattung noch im Original besichtigt werden.
Als Grundlage für den Modellumbau wird ein zweiachsiger Güterwagen mit großem Achsabstand (Gesamtlänge ohne Kupplung 54 mm) und Metallradsätzen benötigt. Der Wagenkasten wird als erstes abgetrennt und zur Seite gelegt. Das gewonnene Untergestell entspricht dem des zu bauenden Ow-Wagens. Auch die Achslagerblenden können übernommen werden. Da ein Wagen mit Heberleinbremse gebaut werden soll, entfernen wir die jeweils innenliegenden Bremsklotzimitationen am Z-Wagen. Mit einer Rasierklinge wird der gesamte Kupplungskörper V-förmig aus dem Untergestell herausgetrennt. Danach kürzen wir das Untergestell an beiden Stirnseiten auf die entsprechende Modellänge von 48 mm. Die Kupplungskörper werden in die Einzelteile Klauenkupplung, Kupplungsträger und Feder zerlegt. Um den Schlitz an der Stirnseite des Wagens so schmal wie möglich zu halten, ist die Klauenkupplung im Bereich der Aufhängung von ursprünglich 2 mm auf 1 mm Dicke zu schwächen. Dafür verwendet man am besten eine Rasierklinge. Die nach unten zeigende Nase an der Klauenkupplung kann mit entfernt werden, da sie für unseren Zweck bedeutungslos geworden ist. Der Einbau erfolgt gleichzeitig mit der Stirnseite. Den Wagenkasten fertigen wir aus 0,5 mm dickem Plastmaterial. Plaste ist für den Güterwagenbau besonders gut geeignet, da die Holzverschalung durch eingeritzte Fugen gut zu imitieren ist. Dazu ist es zweckmäßig, alle Teile auf einem großen Stück Plaste anzureißen, zu ritzen und dann erst mit der Schere auszuschneiden.
Die beiden Langlöcher für die Kupplungsaufnahme an den Stirnseiten werden mit einem scharfen Messer durch mehrmaliges Ritzen ausgestochen. Beim Zuschnitt des Fußbodenteils sind die stirnseitigen Aussparungen für die Kupplungsträger zu berücksichtigen.



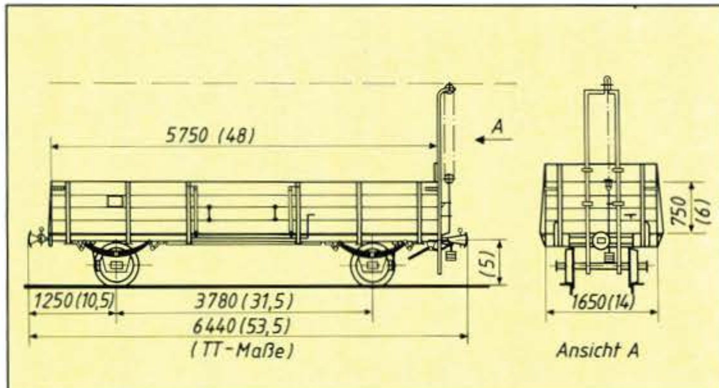
Offener Güterwagen der Gattung Ow am 8. September 1990 auf dem Freigelände des Schmalspurmuseums Oberrittersgrün

Der Zusammenbau beginnt mit dem Einbau der Kupplungsträger in das Wagenunterteil. Dabei muß das Maß von Schienenoberkante bis Kupplungsmitte exakt 5 mm betragen! Danach wird das Fußbodenteil auf das Untergestell aufgeklebt. Das Ankleben der Stirnwände erfolgt erst nach dem Einlegen der Feder in den Kupplungsträger. Nun werden die Klauenkupplungen mittig durch die Langlöcher der Stirnseiten in die Kupplungsträger gesteckt. Gleichzeitig wird von oben zwischen Stirnwand und Kupplungsträger ein 0,5 mm dickes Drahtstück gesteckt und ober- und unterhalb des Kupplungsträgers nach innen gebogen und verklebt. Die Kupplungen müssen nun einwandfrei federn, seitenbeweglich und in der Höhe (über SO) genau justiert sein. Nach Überprüfung der Funktionsfähigkeit der Kupplung werden die beiden Längsseiten eingepaßt. Die Nachgestaltung der U-Profile, Flacheisen, Griffe und der Heberleinbremse erfolgt mit Spulendraht unterschiedlicher Dicke entsprechend der Zeichnung. Gut sieht es aus, wenn der Wagen mit einer Kohlen- oder Rübenladungsimitation versehen wird, um die stirnseitig aus dem Fußboden ragenden Kupplungsträger zu verdecken. Gleichzeitig kann dadurch auf die Imitation der inneren Holzverschalung verzichtet werden.

Matthias Hengst



Das Modell des offenen Schmalspurwagens in der Nenngröße TT_e. Man beachte, daß das Modell knapp 5 cm lang ist. Das ist die Länge Ihres kleinen Fingers!



Fotos: Hengst, Dresden; KLAWIAN

Die Draisinen kommen!

Fünf Achsen, zwei Motoren und rund 15 PS in voller Fahrt; kurz vor Binz Ost wird mehrstimmig »die Strecke verblasen«.



»Zum Aussetzen genügt ein Mann« verkündet das Typenschild von 1935. »Vier Mann – vier Ecken« dagegen 1987.



Mutter Natur holt die Trasse zurück; die Draisine häckselt sich mühsam durchs Unkraut.

Eine Draisine ist vielen nur als abenteuerliches Hebelungetüm aus Spielfilmen bekannt. Wer sich näher mit der Geschichte des Schienenfahrzeugbaus befaßt, dem sind die eisenbahnspezifisch als Kleinwagen eingestuften Fahrzeuge in Form und Funktion schon geläufiger. Ihre heutige Rolle beschränkt sich aber nicht nur auf museales Dasein oder als Exoten bei Fahrzeugausstellungen. Eine Handvoll Eisenbahnfreunde aus Berlin haben Draisinen unterschiedlichster Bauart aufgestöbert und mit viel Engagement restauriert; mancher Kompromiß zwischen Originaltreue und akzeptablen Bauaufwand war notwendig. Und: der Einsatz mußte sich lohnen, die Maschinchen sollten auch »auf der Strecke« ihre Funktionsfähigkeit beweisen und den Passagier bei der Fahrt in beschaulicher Kleinbahnatmosphäre für seine Mühen entschädigen.

Angefangen hatte alles mit dem Wunsch einiger Modellbahnfreunde, dem Trafo zu entrinnen und sich mal mit »richtiger« Eisenbahn zu befassen. Und als dann auch noch im Garten eines Gleichgesinnten eine echte 750-mm-Welt mit Bahnhof und Gleisen, Lok, Wagen und Draisinen entdeckt wurde, (siehe »me« 6/83, S. 6 – 9), hatte der Bazillus endgültig zugeschlagen und die Wunschträume ließen nicht mehr los: »Man müßte auch mal weiter fahren können als immer nur die paar Meter hier in Zepernick!«

Doch von Berlin aus ist die schmale Spur weit, und überhaupt könnte man ja nur mit Draisinen bei vertretbarem Transportaufwand so eine Tour machen. Erste zaghafte Anfragen vor Ort, sprich: bei den Bahnmeistereien schmalspuriger Strecken, riefen die unterschiedlichsten Reaktionen hervor; man hatte wohl hinreichend Erfahrung mit Freunden der Eisenbahn gesammelt.

Außerdem war Bürgernähe zu Vorwendezeiten in oberen Eisenbahnetagen ein Fremdwort, und es gab dort sicher andere Sorgen. Doch Hartnäckigkeit sollte sich auszahlen, denn in manchen unteren Dienstzimmern klopften noch echte Eisenbahnerherzen. Man lächelte zwar immer etwas über unser Anliegen, aber die Begeisterung steckte an, und gemeinsam fanden sich Mittel und Wege, Kompetenzen zu klären und fahrplantechnische Probleme zu beseitigen. Die Kontakte wurden so gut, daß z. B. sogar seltene Ersatzteile wie Speichenräder, Achsen und sogar ein komplettes Draisinengestell von bahneigenen Schrotthaufen erworben werden konnten, gegen entsprechenden Schrottschein natürlich.

Für den Straßentransport haben wir handelsübliche Pkw-Anhänger mittlerer Größe genutzt, denn durch weise Voraussicht (?) der altvorderen Eisenbahnkonstrukteure paßten die Draisinen wie angegossen in die Hänger hinein. Lediglich hölzerne Gestelle unter den Rädern und einigen Vorrichtungen zum Verkeilen und Festzurren waren nötig, um auf holprigen Straßen nichts zu verlieren.

Im Sommer 1985 rollte erstmals der Konvoi ins Erzgebirge; die wohl schönste Schmalspurstrecke durchs Preßnitztal sollte es sein, sie wurde ja seit der Einstellung des Reiseverkehrs nur noch Werktags für Transporte zwischen der Kühlschrankfabrik »VEB dkk Scharfenstein« in Niederschmiedeberg und dem Nor-

malspuranschluß Bahnhof Wolkenstein genutzt.
Manch ein Dörfler der z. T. schon seit Jahren bahnlosen Gemeinden staunte nicht schlecht über den plötzlichen Wochenendbetrieb mit Gartenbänken auf Rädern und ein paar Verrückten darauf, die hunderte Autobahnkilometer wegen zugewachsener, rostiger Schienen in Kauf nahmen. Andererseits haben die Einwohner wohl sehr an ihrer Bahn gehangen, denn wir hatten sehr schnell ihre Symphatie gewonnen, so daß es z. B. überhaupt keine Quartierprobleme an der Strecke gab. Und Gefälligkeiten wurden, wie damals üblich, mit hauptstädtischen Naturalien abgegolten: neue Kartoffeln, Tomaten, Exportbier. Alles damals nur selten zu haben in den abgelegenen Gefilden der DDR.
Doch vor dem Losfahren war erst einmal harte Arbeit angesagt; bewaffnet mit Heckenschere und Sichel wurde eine Schneise durch den Dschungel der ab Niederschmiedeberg in Richtung Jöhstadt zugewachsenen Strecke geschlagen, immer in der Hoffnung, daß da wirklich noch Schienen lagen. Aber alle Mühen waren schnell vergessen, wenn dann unter den von Fahrt zu Fahrt blanker werdenden Laufflächen der Räder das Kleineisen des wackligen Oberbaus klapperte, wir vorsichtig über die Weichen rumpelten und dann, mit manchmal über 30 km/h in der Geraden, allein waren auf »unserer Strecke« inmitten der herrlichen Landschaft des Osterzgebirges.
Im Frühjahr 1989 war Schluß mit dieser Eisenbahnidylle; die Allgewaltigen ließen mit enormem Einsatz Gleise und Brücken größtenteils demontieren. Was für ein Widersinn: die ohnehin bescheidenen Baukapazitäten der Rbd Dresden hätte man beim Erhalt anderer Schmalspurbahnen bestimmt sehr viel sinnvoller einsetzen können. Sogar ein Hubschrauber zum Ausfliegen der Brückenteile wurde gechartert! Vollendete Tatsachen sollten mögliche Rentabilitätsdiskussionen aus der Welt schaffen, denn Nebenbahnen sind wohl überall die ungeliebten Kinder der Bahnverwaltungen.
Doch die Draisinen rollten weiter: nach »Inspektionsfahrten mit streckenkundigem Kleinwagenführer« zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal folgten seit 1988 Touren auf der Strecke Putbus – Göhren und, anläßlich des ersten und einzigen Draisinentreffens in der ehemaligen DDR, die Fahrt von Radebeul nach Radeburg und zurück.
Auch wenn die Rügensche Kleinbahn auf gepflegter Schiene von uns heimlich zur Stammstrecke auserkoren worden ist, reizt die »Eroberung« bisher noch nicht bewältigter 750er gewaltig.
Vielleicht ist es jetzt eher möglich, auch mal von Oschatz nach Mügeln oder durch die Oberlausitz von Zittau nach Jonsdorf bzw. Oybin per Draisine zu fahren? Da müßte doch im Fahrplan eine Lücke zum »Streckeninspizieren« zu finden sein.
Und außerdem soll es im fernen Rumänien noch zig Kilometer verträumter Waldbahnen in der Dreiviertelmeterspur geben . . .



Countdown beim Erwarten des Gegenzuges, dann geht´s ab.



Dieser zünftigen Abschiedsfahrt folgten bis 1989 noch einige. Heute ist das Gleis nicht mehr da; ein Teil der Strecke soll als Museumsbahn aufgebaut werden. ▶



Das Antreten hoch über der Preßnitz erfordert schon gute Nerven!



Panne am Kneipenwagen! Da kann man sich für die Reparatur ruhig Zeit lassen.



Hochbetrieb im Bahnhof Göhren. Wegen des Sonderzuges mußten die Draisinen außerhalb des Gleises den Planzug abwarten.



Die »große Brücke« in Mittelschmiedeberg gibt es nicht mehr; nach der Draisine rollte nur noch der Abbauzug über ihre Schienen.



Transit via Swinoujście für die Sowjetarmee

Zur Nachkriegssituation

Über den privilegierten Durchgangsverkehr bei der Eisenbahn auf dem Territorium der ex-DDR berichtete »me« in den Ausgaben 5–7/88. Unberücksichtigt blieb dabei der Betriebsablauf im Raum Świnoujście, dem einstigen Swinemünde, und der Insel Usedom. Im folgenden berichtet Bernd Kuhlmann ausführlich über dieses weitestgehend unbekannte Stück deutsche Nachkriegsgeschichte der Eisenbahn.

Die zerstörten oder nur schlecht funktionierenden Nachrichtenverbindungen waren nach Kriegsende oft Anlaß, daß unmittelbar danach besondere Formen des Eisenbahnbetriebes entstanden. Dies geschah zum Teil unter Regie der Besatzungsmacht, zum Teil aber auch unter Regie örtlich neu gebildeter Verwaltungen. Auf der Insel Usedom, die seit der Sprengung der Karniner Eisenbahn-Hubbrücke am 28. April 1945 ohne festen Schienenweg zum Festland war, »hat in ähnlicher Weise der Landrat von Swinemünde die Reichsbahnstrecke Wolgaster Fähre – Swinemünde – Karnin unter seine Verwaltung und Verfügung gezogen, wobei sich eine Betriebsleitung unter Führung des Reichsbahn-Leitungsaufsehers Reimer und ein Verkehrsamt unter dem Vorsitz des Oberlokführers Müller bildete, die in Strecke Wolgaster Fähre - Zinnowitz – Swinemünde – Karnin bisher gleichfalls ein Personenzugs-Paar planmäßig verkehren lassen. Die Einnahmen und die Verwaltung hat das Landratsamt Swinemünde zur Zeit in den Händen. Ein Versuch des Reichsbahnverkehrsamtes Swinemünde (Stettin 2), diese Reichsbahnstrecke in den Betrieb und in die Verwaltung der Eisenbahndirektion Stettin wieder zurückzuführen, wurde bisher durch das Landratsamt zurückgewiesen. In gleicher Weise wurde durch die gleichen Stellen auf der Insel Wollin ein Personenzug-Verkehr zwischen den Bahnhöfen Ostswine und Liebeseele durch täglich 2 Zug-Paare aufgenommen und tarifmäßig in gleicher Weise behandelt.«(1)

Die Haltung des Landratsamtes Swinemünde wurde bestärkt durch den Befehl Nr. 5 vom 9. Juli 1945 des Obersten Chefs der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) (2), nach dem zur Verwaltung der Provinzen, Städte und Gemeinden und zu deren Kontrolle durch die SMAD in den Ländern und Provinzen besondere Chefs der sowjetischen Militärverwaltung und Stellvertreter für Zivilangelegenheiten eingesetzt wurden. Das betraf auch das Land Mecklenburg, einschl. den Westteil von Pommern, jedoch die Stadt Stettin ausgenommen. Deshalb bestand in Swinemünde eine neue deutsche Verwaltung, eben jenes Landratsamt, das unter sowjetischer Anleitung und Kontrolle stand. Wie lange der Eisenbahnbetrieb auf den Inseln Usedom und Wollin in den Händen des Landratsamtes lag, ist nicht überliefert. Anzunehmen ist aber, daß sich daran bis zur Festlegung der neuen polnischen Westgrenze ab 1. August

★

Die neue Westgrenze Polens

1945 nichts geändert hatte.

In der Mitteilung über die Dreimächtekonferenz von Berlin – allgemein als »Potsdamer Abkommen« bekannt – heißt es, »... daß bis zur endgültigen Festlegung der Westgrenze Polens die früher deutschen Gebiete östlich der Linie, die von der Ostsee unmittelbar westlich von Swinemünde und von dort die Oder entlang bis zur Einmündung der westlichen Neiße und die westliche Neiße entlang bis zur tschechoslowakischen Grenze verläuft..., unter die Verwaltung des polnischen Staates kommen und in dieser Hinsicht nicht als Teil der sowjetischen Besatzungszone betrachtet werden sollen.«(3)

Den Verlauf der Grenze westlich von Swinemünde schlug Stalin erst auf der abschließenden Sitzung am Abend des 1. August 1945 vor: »Ich habe eine Änderung. Zur Frage der Westgrenze Polens heißt es ..., daß die Grenze auf der Linie von der Ostsee durch Swinemünde verläuft, als würde die Grenze durch die Stadt selbst gehen. Ich schlage daher vor zu sagen, daß die Grenzlinie von der Ostsee unmittelbar westlich oder etwas westlich von Swinemünde verläuft.«(3)

Truman und Attlee, die Vertreter der USA und Großbritanniens, billigten diese Formulierung.

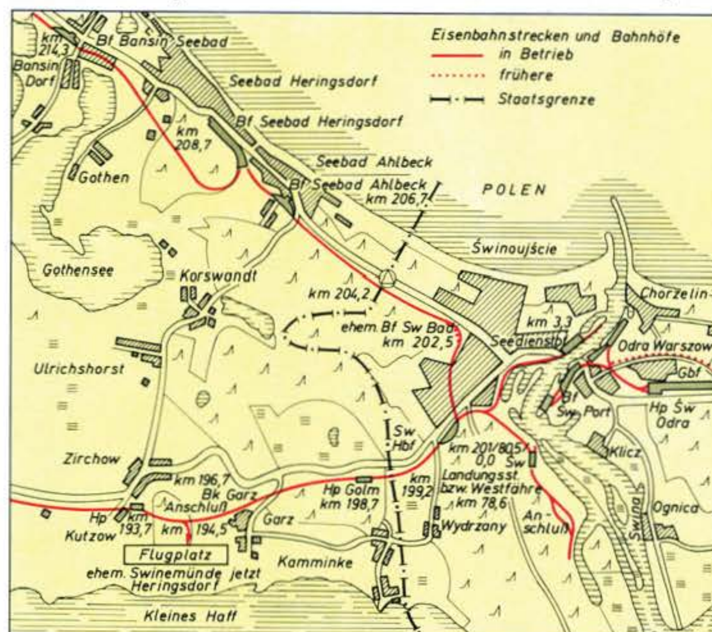
Somit war erst in den Abendstunden des 1. August 1945 die Grenze eindeutig festgelegt, und jetzt war sicher, daß Swinemünde (nun Świnoujście genannt) vollständig an Polen fällt. Zugleich bedeutete dies das nahe Ende der Eisenbahn-Verbindung über die nunmehr polnische Stadt. Doch da waren noch die Interessenten der Besatzungsmacht im Spiel...

Parallel zur Potsdamer Konferenz tat sich einiges in Stettin und in der dortigen Eisenbahndirektion. Diese hatte Anfang Juni 1945 die Arbeit im bescheidenen Umfang in einigen Räumen der Bahnmeisterei Stettin Hbf aufgenommen und konnte sogar Mitte Juni 1945 wieder in das Gebäude der ehemaligen BRD einziehen. (4)

»... Bei einer Besprechung wurde dem Dr. Dr. Janz von dem russischen Kommandanten die gesamte Leitung der Reichsbahndirektion Stettin übertragen. Bei der erst schwachen Besetzung der Reichsbahndirektion und den sehr schlechten Verbindungen mit den Ämtern und Dienststellen entwickelten sich die Wiederaufbauarbeiten nur langsam.« (4)

Etwa Mitte Juli 1945 trafen die ersten polnischen Eisenbahner in Stettin ein »und nahmen ihren Sitz ebenfalls im Direktionsgebäude ein. Dadurch fielen ihnen Akten, Vorschriften, das gesamte dienstliche Gerät und die Büroeinrichtung in die Hände... Im Laufe der Zeit strömten immer weitere Bedienstete der polnischen Eisenbahnverwaltung nach Stettin...«(4)

Trotzdem schmiedete die »Eisenbahndirektion Stettin zur Zeit in Pasewalk« – so lautete zunächst die offizielle Bezeichnung – Wiederaufbaupläne: »Auch in Strecke Swinemünde – Wolgaster Fähre ist die Streckenunterführungsbrücke bei km 233,0« (richtig 238,0; d. A.) »durch Sprengung zerstört; ein Personen-Umsteigeverkehr wird in bescheidenem Umfange durchgeführt. ...Was die Maßnahmen zur beschleunigten behelfsmäßigen Instandsetzung dieser betriebswichtigen Kunstbauten anlangt, so erscheint die unverzügliche Wieder-



Seebad Heringsdorf/Świnoujście und Umgebung mit dem 1950 festgelegten Grenzverlauf. Auf der Insel Wollin sind die Bahnanlagen mit dem Ausbau des Hafens und Errichtung eines neuen Güterbahnhofes verändert worden.

Zeichnung: Verfasser



Dieser unbefestigte Fahrweg zwischen den Neubaugebieten Świnoujścies ist die ehemalige zweigleisige, seit 1942 eingleisige Hauptbahn. *Foto: Verfasser*

schafft. Es fragt sich nur, wie wir selbst dorthin kommen, denn es ist verboten, die Stadt zu verlassen. Noch besteht die Möglichkeit, auf Schleichwegen durch den Wald hinzukommen. Wir müßten dann aber all unser Hab und Gut im Stich lassen. Kann uns in dieser Hinsicht nicht von Seiten der Verwaltung geholfen werden? Die Russen beabsichtigen in der nächsten Zeit das rollende Material der Insel, welches auf den Bahnhöfen Heringsdorf bis Zinnowitz aufgestellt ist, abzufahren. Desgleichen sollen alle ausgebauten Maschinen und sonstige Einrichtungen von Peenemünde abtransportiert werden. Hierzu gebrauchen die Russen unsere Hilfe. Wäre es wohl möglich von dort aus auf die russischen Behörden einzuwirken, damit wir wenigstens unsere Wohnungseinrichtungen hinausbekommen? gez. Kurz«

In (5) wird zur bevorstehenden Abfuhr der Fahrzeuge außerdem vermutet: »Offenbar beabsichtigt… die russische Verwaltung nach Fertigstellung einer behelfsmäßigen Fähranlage in Wolgast alles rollende Material sowie Maschinen, Maschinenteile, Kupferleitungen, Handlampen, Wintermäntel, Bretter, Balken, Dachpappe usw. von der Insel abzubefördern und womöglich als Trophäengut weiterzusenden.« Das stand der Sowjetarmee auch zu, weil gemäß Potsdamer Abkommen alle Anlagen der Rüstungsindustrie unter die Demontage als Reparationsgut fielen. Tatsächlich wurden bis Dezember 1945 provisorische Fähranlagen in Wolgast gebaut, um die Peene zu überbrücken. Vordringlich war es, die auf Usedom vorhandenen, aber durch die Karniner Brücke blockierten 25 Lokomotiven und 471 Güterwagen (7) (Stand November 1945) wieder einsetzen zu können.

Spätestens im Dezember 1945, wenn nicht gar früher, fuhren auf Usedom wieder Züge: »Zur Zeit besteht Fahrgelegenheit an drei Tagen in der Woche von Ahlbeck Seebad nach Wolgaster Fähre und zurück.«(8), berichtete am 21. Dezember 1945 die Rbd Greifswald an die Hauptverwaltung der DR. »Eine feste Verbindung zum Festland ist weder bei Wolgast noch bei Karnin vorhanden. Bei Karnin besteht die Möglichkeit, mit einem Ruderboot überzusetzen… Die einzige Möglichkeit, das Festland zu erreichen, ist z. Zt. in Wolgast durch eine von der russischen Wehrmacht eingerichtete und betriebene Fähre. Zur Ein- und Ausreise nach und von der Insel Usedom ist aber die Erlaubnis der Kommandanten von Wolgast und Zinnowitz notwendig. Die Einholung der schriftlichen Erlaubnis ist je nach den Umständen zeitraubend und wird

herstellung bzw. ein Behelfsbau an der Karniner Eisenbahnbrücke wohl als das vordringlichste und notwendigste Aufgabe, um die nach Übergang des Stettiner Hafengebietes in polnische Verwaltung besonders bedeutsam für die Ostseeschiffahrt gewordenen Hafenanlagen in Swinemünde für den Güter- und Umschlagsverkehr wieder zugängig zu machen…« (1)

Aber erst am 23. Juli 1945 hob die Provisorische Regierung Anspruch auf die Stadt Stettin, die zwischenzeitlich schon von Polen besetzt worden war. Doch längst nicht alle Menschen wußten in jenen Wochen um die festgelegte polnische Westgrenze bzw. bezweifelten sie auch. Diese Zweifler gab es gerade in der Stadt Swinemünde und auf der Insel Wollin, weil die Polen bis dahin nicht in die ihnen zugewiesenen Gebiete gekommen waren. Noch am 8. März 1946 (!) schrieb die am 6. Oktober 1945 nach Greifswald verlegte Reichsbahndirektion: »Der Rbd-Bezirk ist inzwischen gegen die Reichsbahndirektion Berlin und Schwerin abgegrenzt. Im Osten reicht der Rbd-Bezirk bis zur Oder, doch liegen die endgültigen Grenzen um Stettin und Swinemünde noch nicht fest.« (4) Diese in die verworrene Situation hineingetragene Unsicherheit spielte noch lange Zeit eine Rolle. Świnoujście besetzten die Polen erst am 6. Oktober 1945, 16 Uhr, und setzten einen polnischen Bürgermeister sowie einen polnischen Landrat ein. (5)

★

Deutsche Eisenbahner in Swinoujście

Bereits zwei Tage vor dem Einsetzen der polnischen Verwaltung in Świnoujście – also am 4. Oktober 1945 – mußte auf den Inseln Usedom und Wollin der mit Mühe in Gang gebrachte Zugverkehr eingestellt werden. Ursachen dafür sind nicht bekannt, jedoch muß Kohlemangel vermutet werden, weil dieser Brennstoff infolge der gesprengten Brücken nur unter Schwierigkeiten auf den immer noch verminten Wasserwegen herangebracht werden konnte.

Trotzdem herrschte auf Usedom keine Betriebsruhe, weil »Sonderfahrten auf Veranlassung der russischen Kommandostellen aus besonderem Anlaß durchzuführen sind… Die zwischen Zempin und Zinnowitz zerstörte Eisenbahnbrücke wurde« (inzwischen durch ein sowjetischen Pionierbatallion aus Stahlüberbauten d. A.) »wieder hergestellt.« (5). Weiterhin »… haben die zuständigen russischen Stellen … alles rollende Material aus Swinemünde herausgezogen und in Richtung Usedom und Heringsdorf – Zempin abbefördert. Auf Betreiben deutscher Eisenbahner sind alle in Richtung Usedom abgestellten Fahrzeuge auch in Richtung Zempin abbefördert und zunächst dort abgestellt worden, weil ihre Weiterbeförderung über Usedom hinaus infolge der vollkommen zerstörten Karniner Brücke nicht möglich gewesen wäre.« (5) Das berichtete die Rbd Greifswald am 16. Oktober 1945.

Wie war die Situation im jetzt polnischen Świnoujście? Ein am 11. Oktober 1945 verfaßtes Schreiben des Vorstehers vom Bw Swinemünde Hbf an das Maschinenamt Stralsund gibt darüber Auskunft:

»Nachdem die Stadt Swinemünde am 6. Oktober 1945 unter polnische Verwaltung gestellt wurde, herrschen hier unvorstellbare Zustände. Unter den schwierigsten Verhältnissen werden wir zum Dienst gezwungen, welcher bis zu 24 Stunden und länger ausgedehnt wird. Des Nachts werden wir von umherstreifenden Russen aus den Betten geholt, die Wohnungen werden durchsucht und Kleidung, Schuhe und a. Gegenstände werden uns genommen. Hinzu kommt die miserable Lebensmittelversorgung. Seit 14 Tagen haben wir kein Brot, keine Kartoffeln oder sonstige Lebensmittel erhalten. Die Russen geben uns nichts mehr, und die Polen haben nichts zu vergeben. Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, daß von der 70 Köpfe starken Belegschaft kaum die Hälfte zum Dienst erscheint. Heute sind z. B. 20 Mann krank und 14 nicht zum Dienst erschienen. Wir haben nun in Erwägung gezogen die Dienststelle nach Heringsdorf zu verlegen und haben für alle Fälle einen Teil der uns verbliebenen Sachen nach dort ge-



Auf der ehemaligen, dem schlichten Backsteinbau des früheren Empfangsgebäudes von Swinemünde Hbf vorgelagerten Parkanlage steht heute eine schmucklose Steinbaracke. Foto: Verfasser

auch nicht immer erteilt.« (8)
Zur Situation in Świnoujście wurde festgehalten: »Obwohl die Bahnanlagen weiter von deutschen Eisenbahnern betreut werden, ist ein ordnungsgemäßer Eisenbahnbetrieb aus bekannten Gründen nicht möglich. Die Polen beschränken sich zunächst auf Kontrollgänge, die sie auf Bahngebiet durchführen... Wir haben ... am 31. Oktober 1945 den Dienststellen der Insel Wollin und in Swinemünde telegraphisch den Auftrag gegeben, sich mit möglichst viel Reichsbahngerät in Richtung Ahlbeck und Usedom abzusetzen. In welchem Umfange dieser Auftrag durchgeführt worden ist, konnte bisher trotz Bemühungen nicht einwandfrei festgestellt werden, weil die Verständigung nur durch Kuriere unter mancherlei Schwierigkeiten möglich ist. Wir haben so erfahren, daß der Bahnverwalter in Wollin noch auf seinem Posten steht und auch die Swinemünder noch die Stellwerke besetzt halten. Angeblich wollen sich die Eisenbahner solange wie möglich halten, um nicht Privateigentum zu verlieren, welches sie bisher nur zu einem kleinen Teil in Sicherheit bringen konnten.« (8)
Voller Sorge um die Eisenbahner fragte die Rbd Greifswald im gleichen Schreiben (8): »Der Inselkommandant von Usedom hat erklärt, daß er beim Absetzen aus Swinemünde nur helfen könne, wenn ihm ein Befehl aus Schwerin von General Skoslow erteilt würde. Wir haben versucht, diesen Befehl zu erwirken, anscheinend läßt die Hilfe des Kommandanten auf sich warten, da nach neuesten Meldungen die Eisenbahner fast noch ausschließlich in Swinemünde verblieben sind.«
In Świnoujście versahen weiterhin deutsche Eisenbahner ihren Dienst, im Bahnbetriebswerk, auf den Stellwerken und im Rangierdienst. Öffentlicher Güter- und Reiseverkehr bestand nicht mehr, doch fuhren nach wie vor Güterzüge, zunächst nur für die Sowjetarmee. Unbekannt ist, ob bereits Ende 1945/Anfang 1946 in Heringsdorf Lokomotiven und Wagen repariert werden konnten oder ob das noch in Świnoujście geschehen mußte. Von hieraus jedenfalls bestand nach Usedom – Karin kein Zugverkehr mehr, da alle blockierten Fahrzeuge in Richtung Zinnowitz gebracht worden waren. Am 20. Mai 1946 teilte der Präsident der Rbd Greifswald dem Generaldirektor der DR mit (9): »Die Absetzung der Eisenbahner aus der in polnische Verwaltung übergegangenen Stadt Swinemünde ist durchgeführt. Ein Bediensteter mußte zunächst noch für die Fernsprechvermittlung russischer Stellen zurückbleiben. Sobald er für diesen Zweck nicht notwendig ist, wird er auch zurückgezogen werden. gez. Hoffmann«



Privilegierter Durchgangsverkehr ohne Privilegien

Die noch Ende Juli 1945 von der Eisenbahndirektion vorgeschlagene hölzerne Notbrücke bei Karnin konnte man endgültig ad acta legen. Nennenswerte Industrie mit großem Güterverkehrsaufkommen gab es auf dem restlichen Teil Usedoms nicht, und mit der provisorischen Fährverbindung bei Wolgast konnten Fahrzeuge zwischen Insel und Festland ausgetauscht werden. Außerdem war an einen öffentlichen privilegierten Eisenbahn-Durchgangsverkehr über Świnoujście zunächst nicht zu denken. Was nutzte eine zwischen Karnin und Dargen bzw. Kutzow bestehende, aber vom übrigen Netz isolierte Strecke? Sie geriet auf die Abbauliste.
Noch aber gab es einen Güterverkehr für die Sowjetarmee über Świnoujście, jetzt arbeiteten hier polnische Fahrdienstleiter. Zugfahrten auf der seit 1942 eingleisigen Strecke zwischen Seebad Ahlbeck und Świnoujście vereinbarten beide Fahrdienstleiter (der Bahnhof Swinemünde Bad war im Krieg zerstört worden), von denen jeder im Gespräch die Sprache des Nachbarn nutzen mußte. Die Züge waren mit deutschem Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal besetzt. Sicherlich mußte es auch in Garz und im Hafen von Świnoujście rangieren. Weil die Grenze der damaligen sowjetischen Besatzungszone von sowjetischen Soldaten bewacht wurde, ist vermutlich auf Grenzkontrollen verzichtet worden. Zum Flugplatz Garz gelangten vor allem Kesselwagen mit Flugzeugbenzin. Im Hafen von Świnoujście wurde täglich ein vom ehemaligen Raketenzentrum Peenemünde mit Reparationsgütern angekommener Güterzug zum Umladen bereitgestellt. Bis etwa Anfang 1948 gab es solche Fahrten. Schon Ende 1947 wurde begonnen, von der zerstörten Karniner Brücke aus die Strecke in östlicher Richtung abzubauen. (10) Zum Abtransport des gewonnenen Materials verkehrten ebenfalls über Świnoujście Arbeitszüge. Diese durften jedoch von den Abbaukolonnen zur Mitfahrt nicht benutzt werden, sie beförderte man mit Lastkraftwagen und Omnibussen. Abgebaut wurde so ziemlich alles. Nur Stellwerke, Empfangsgebäude, Bahnwärterhäuser usw. blieben ebenso unberührt wie Bahnsteige und Ladrerampen.
Nachdem etwa Anfang 1948 die Überführungsfahrten zum Flugplatz Garz eingestellt worden waren, konnten auch die übrigen Gleisanlagen abgebaut werden. Von der Demontage nicht betroffen waren die Bahnanlagen auf polnischem Territorium. Das besorgten die Polen selbst, ließen aber einiges bestehen, wie die Gleise zum ehemaligen Seedienstbahnhof, an der ehemaligen Ladestraße im Hauptbahnhof und die gesamte Fähranlage in Swinemünde Landungsstelle. (11)
Östlich des Bahnhofs Seebad Ahlbeck verblieb ein etwa 400 m langes Gleis, das jetzt in einem sowjetischen Objekt mitten auf der ehemaligen Strecken endet. Abgebaut wurde bis Herbst 1948 auch die Strecke zwischen Ducherow und Peenebrücke. 1952/53 barg man die Überbauten der Karniner Brücke: Einige mußten an Ort und Stelle verschrottet werden, andere noch brauchbare wurden für den Wiederaufbau der Oderbrücke zwischen Kietz und Kostrzyn verwendet. Damit war die einstige zweigleisige Hauptbahn mit Ausnahme des Karniner Hubbrückengerüstes endgültig verschwunden, und die Natur deckte Dämme, Einschnitte und Böschungen zu

Bernd Kuhlmann, Berlin

Quellenangaben

(1) Akte M-1-1704, Band 4, des Zentralen Verwaltungs-Archivs (ZVA) des Ministeriums für Verkehrswesen (MfV)
(2) –: Befehle des Obersten Chefs der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland und amtliche Bekanntmachungen des Stabes der sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland; Verlag der Sowjetischen Militärverwaltung in Deutschland (SWA-Verlag), Berlin 1946, Seite 13/14, 28
(3) –: Niederschrift der sowjetischen Delegation von den Verhandlungen der Potsdamer Konferenz vom 17. Juli bis 2. August 1945; enthalten in: –: Das Potsdamer Abkommen – Dokumentensammlung; Staatsverlag der DDR, Berlin 1979
(4) Akte M-1-373 des ZVA/MfV
(5) Akte M-1-1704, Band 3, ZVA/MfV
(6) Akte M-1-1704, Band 3, ZVA/MfV
(7) Archiv der Rbd Berlin, Akte „Wiederaufbau des Eisenbahnwesens nach 1945“
(8) Akte M-1-1704, Band 3, ZVA/MfV
(9) Akte M-1-1704, Band 3, ZVA/MfV
(10) –:91 Strecken in der Ostzone stillgelegt; in: Der Kurier/Berlin(-West)/, vom 10. Oktober 1947
(11) Krentzien, Wulf: Der Eisenbahnfährverkehr Stralsund – Rügen; herausgegeben vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR, Greifswald 1987, Seite 38, 40, 46/47, 54

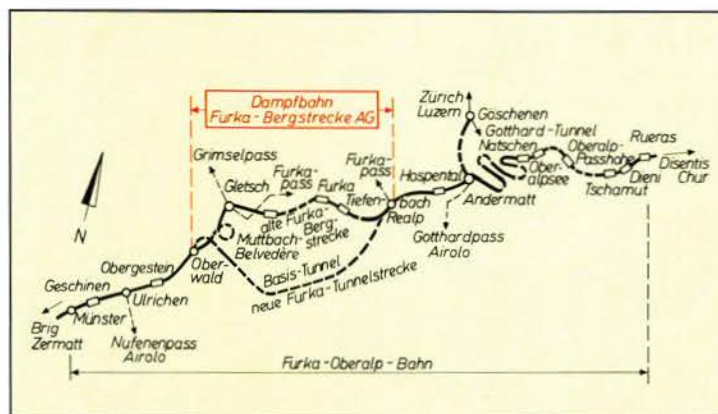
Eisenbahnferien am Rhonegletscher

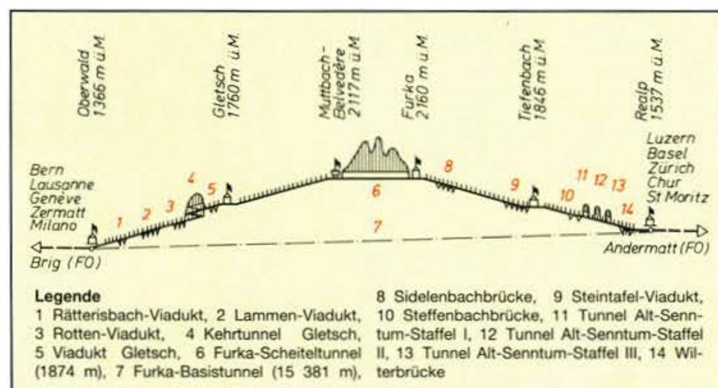
Unglaublich! Wahnsinn! Diese Worte sind wohl im vergangenen Jahr von ehemaligen DDR-Bürgern so oft wie noch nie benutzt worden. Ähnliche Worte fielen auch beim Anblick des Alpenpanoramas links und rechts der Furka-Oberalb-Bahn in der Schweiz. Unglaublich war außerdem, daß man erstmals Ferien in der Schweiz verbringen konnte. Zugegebenermaßen keine gewöhnlichen Ferien, sondern, wie die Schweizer Freunde zu sagen pflegen, »Frondienst« (vgl. »me« 8/90).

Eine neue Remise gehört zur künftigen Museumsbahn. Am 15. August 1990 waren Freunde aus mehreren Ländern Europas gerade mit Zimmerarbeiten beschäftigt. Foto: P. Zander, Grube

Erstmalig hatten 1990 auch Eisenbahnfreunde der ehemaligen DDR die Gelegenheit, an den Bauwochen der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke (DFB) teilzunehmen. Viele nutzten die Chance, das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden. Bevor aber Eindrücke über die Schweizer Eisenbahnferien wiedergegeben werden, einige Informationen von Sven Klein aus Wolfen, Mitglied im Verein Furka Bergstrecke: »Zwischen Brig und Disentis verläuft die Strecke der Furka-Oberalp Bahngesellschaft (FO). Dabei überquert sie zweimal in beträchtlichen Steigungen die Furka- und die Oberalp-Paßhöhe. Dies ist nur durch eine meterspurige Bahn mit langen Zahnradstrecken des Systems Abt möglich. Selbst dann mußte man, um vom Kanton Uri in den Wallis zu gelangen, am Furkapaß in über 2 100 m Höhe noch einen 1 874 m langen Scheiteltunnel bauen. Trotzdem wurde das Teilstück zwischen Oberwald und Realp im Winter befahren, da dazu die unvermeidlichen Lawinenabgänge zwangen.

Vielen Eisenbahnfreunden bekannt ist in diesem Zusammenhang auch die hier befindliche Steffenbachbrücke. Jedes Jahr im Herbst wird die Brücke zerlegt und, vor der Wucht der Naturgewalten geschützt, bis zum Wiederaufbau im Mai ›eingemottet‹. Auch die Straße über den Furkapaß ist während des Winters nicht befahrbar, so daß in dieser Jahreszeit beträchtliche Umwege in Kauf genommen werden mußten. Nachdem in den 40er Jahren die gesamte Strecke elektrifiziert worden war, mußten im Winterabschnitt auf dem erwähnten Streckenteil zusätzlich zur Steffenbachbrücke auch viele hölzerne Fahrleitungsmasten abgebaut werden. Dieser Zustand war mit dem zunehmenden Verkehr so ungünstig geworden, daß man sich in den 70er Jahren entschloß, einen 15,4 km langen Basistunnel anzulegen, übrigens der längste Schmalspurbahntunnel der Welt! Er wurde im Winterhalbjahr 1981/82 in Betrieb genommen. Damit war der Streckenabschnitt

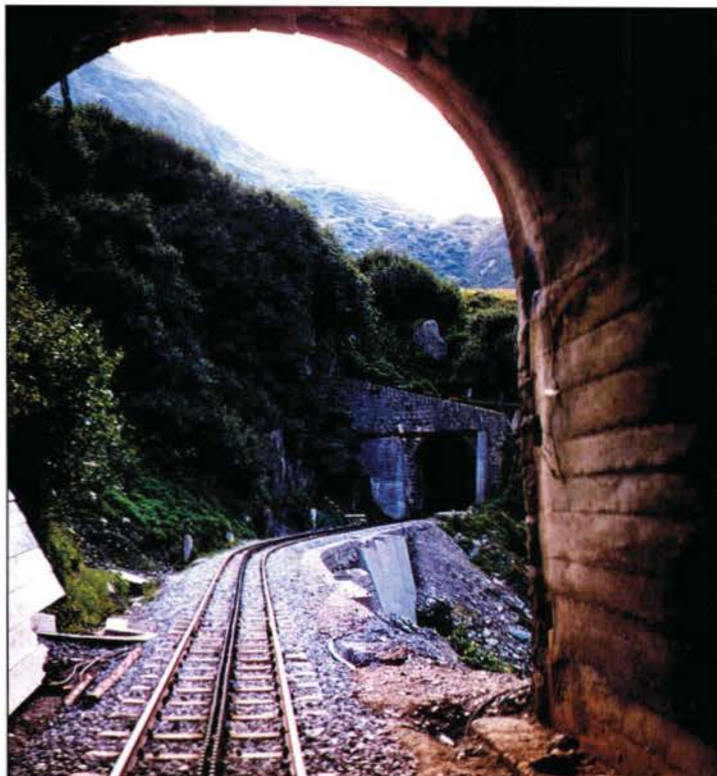




Legende
1 Rätterisbach-Viadukt, 2 Lammen-Viadukt, 3 Rotten-Viadukt, 4 Kehrtunnel Gletsch, 5 Viadukt Gletsch, 6 Furka-Scheiteltunnel (1874 m), 7 Furka-Basistunnel (15 381 m), 8 Sidelenbachbrücke, 9 Steintafel-Viadukt, 10 Steffenbachbrücke, 11 Tunnel Alt-Senntum-Staffel I, 12 Tunnel Alt-Senntum-Staffel II, 13 Tunnel Alt-Senntum-Staffel III, 14 Wilterbrücke



Blick auf den Installationsplatz Realp mit dem Baulager und der von der RhB übernommenen Drehscheibe. Die Draisine stammt von den SBB (ex Dmh 3963). Foto: S. Klein, Wolfen



Die Tunnel der Alt-Senntum-Staffel. Hier waren umfangreiche Sanierungsarbeiten erforderlich. Dozenten der Dresdner Ingenieurschule für Verkehrstechnik halfen. Foto: P. Zander, Grube

zwischen Oberalp und Realp überflüssig geworden.«

Wieder Zahnraddampf

Bald engagierten sich viele Eisenbahnfreunde, um den Streckenabbau zu verhindern und vielleicht doch eines Tages, vielleicht sogar mit Zahnraddampf, den Furkapaß zu bezwingen. Das Unmögliche wurde durch die hartnäckigen Bemühungen Tausender möglich. Neben dem Verein Furka Bergstrecke entstand eine Aktiengesellschaft, die den öffentlichen Betrieb wieder aufnehmen wird. Übrigens steht dem Erwerb von Aktien durch hiesige Eisenbahnfreunde nichts im Wege. Erhältlich sind derzeit Namensaktien im Nennwert von 500 Schweizer Franken. Wenn auch noch viel zu tun ist, bis Eisenbahnfreunde und Touristen eine herrliche Fahrt durch diese unvergleichliche Bergwelt erleben können, der Tag ist schon beträchtlich näher gerückt. Auf diesem Weg war die Rückkehr der FO-Zahnraddampfloks von einst ein wichtiger Meilenstein (MEB 1/91, S. 33). Zwei komplette Lokomotiven, darunter die legendäre ehemalige Nr. 1 der FO, und Teile weiterer drei Maschinen konnten aus dem vietnamesischen Dschungel geborgen werden. Neben der schon vorhandenen Dampflok WEISSHORN werden sie zukünftig den Dienst zwischen Oberwald und Realp verrichten.



Dampflokomotive WEISSHORN während einer Probefahrt auf der Strecke Foto: S. Klein, Wolfen



Justieren der Gleise zwischen den Tunnels der Alt-Seuntum-Staffel I und II Foto: S. Klein, Wolfen

»Schoggi« und »Kaffee-Pflümli«

Jährlich verbringen zunehmend mehr Eisenbahnfreunde einen »Fronurlaub« an der Strecke, kommen Wochenende für Wochenende Mitglieder aus der näheren Umgebung zur Streckeninstandsetzung und zu anderen Aufbauarbeiten. Was zieht sie dorthin? Es ist schwer zu sagen. Für uns »Flachländer« ist es wohl in erster Linie der besondere Reiz einer Hochgebirgs-Zahnradbahn. Und es ist schon ein berauschendes Gefühl auf einer Eisenbahn, noch dazu auf einer solchen, nicht nur Fahrgast, sondern selbst Akteur zu sein. Ebenso stark waren aber die Erlebnisse eines Urlaubs unter Freunden, weit entfernt von sonst so üblichen Urlaubsbekanntschaften. Eingeweihte wissen, wie gut es sich bei »Schoggi« oder »Kaffee-Pflümli« erzählen ließ. Nicht verschweigen wollen wir aber, daß die Fronarbeitstage den ganzen Mann oder auch die ganze Frau verlangten. Im Camp, wie die Baulager genannt wurden, haben unsere Frauen oftmals mehr Stunden für die Küchenarbeit geleistet, als wir an der Strecke. Gerade deshalb hat die Dampfbahn Furka Bergstrecke im vergangenen Jahr auch im östlichen Teil Deutschlands neue Freunde gefunden. Interessenten können sich an Wolfgang Schmidt, Sonnenallee 22, in W-7480 Sigmaringen, wenden.

Einsteigen bitte – MEB-Sonderfahrt mit der NME

Für die Leserinnen, Leser und Freunde des MODELL EISENBAHNERS haben wir eine Fahrt mit der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) organisiert.
Die im Jahre 1900 eröffnete Privatbahn im Südwesten Berlins lebt heute vom Güterverkehr; der Reiseverkehr wurde bereits 1955 eingestellt. Fünf Diesellokomotiven stehen für die anfallenden Fahrten bereit. Bei Sonderfahrten setzt die NME ihre ML 00601 (ex Wehrmachtslok, Baujahr 1941, 200 PS) und zwei dreiachsige Umbauwagen aus der ehemaligen Deutschen Weinstraße ein. Am Samstag, den 22. Juni 1991 können die Fahrzeuge und der Lokschuppen besichtigt werden. Anschließend starten wir zu einer etwa zweieinhalbstündigen Fahrt auf den im Westteil Berlins verbliebenen Gleisen. Trotz der Stadtlage wechselt das Bild zwischen Industrie und Kleingärten, zwischen Hochhäusern und Vorstadtcharakter. Sichern Sie sich einen Platz im »Samba-Zug« der NME durch Einzahlung von DM 36,– (Kinder bis 12 Jahre zahlen die Hälfte) auf das Konto D. Lehmann 142 011 4537 bei der Sparkasse Berlin (Bankleitzahl 100 500 00). Bitte deutlich den Absender angeben, Buchungsbestätigung und weitere Informationen folgen per Post. Anmeldeschluß ist der 25. Mai 1991.

Redaktion MODELL EISENBAHNER



Lok 601 mit Sonderzug im Rudower Wäldchen am 30. März 1990

Foto: D. Lehmann, Berlin

Lok-Kampf

Längere Zeit suchte der Deutsche Eisenbahn-Verein e. V. Bruchhausen-Vilsen (DEV) eine meterspurige Mallet-Lok für das Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen. Und was lag da näher auf der Hand, die Fühler zur Deutschen Reichsbahn als die (Noch-)Betreiberin der Harzer Schmalspurbahnen auszustrekken? Bekanntlich mußten in den zurückliegenden Jahren fast alle der hochbetagten B'Bn4vt-Maschinen aufgrund extremer Verschleißerscheinungen abgestellt werden. Verhandlungen mit der Hauptverwaltung der DR versprachen schließlich Erfolg. Der DEV erhielt für 21 000 DM die Lokomotive 99 5906 (Karlsruhe 1918/2052). Obwohl schon ein regelspuriger Transportwagen gen Wernigerode lief, um die Maschine nach Bruchhausen-Vilsen zu bringen, wurde der Abtransport durch einen richterlichen Entscheid unterbunden. Bei allem Verständnis für eine dampfbetriebene Harzquerbahn, auch mit Oldtimern, die MEB konsequent unterstützt, darf eines nicht übersehen werden: Eine echte NWE-Lok ist die 99 5906 nicht. Sie wurde im Auftrage der deutschen Heeresfeldbahnen (HF) gebaut, erhielt hier die Nr. 121 und kam später als Ersatz für sechs zuvor an die HF abgegebenen Mallet-Loks aus dem Demobilisierungslager Podejuch zur NWE (Nr. 41II).
Der Verkauf nach Bruchhausen-Vilsen ist abgeschlossen. Vier echte NWE-Mallets existieren noch im Harz, die niemand streitig machen wird. Ist es unter diesen Umständen nicht gerechtfertigt, daß die 99 5906 das bekannte deutsche Schmalspurbahnmuseum – einzigartig in Europa – bereichert und die Akteure für ihr gezahltes Geld endlich ihre gekaufte Lokomotive bekommen? Schließlich gibt es keinen Westen mehr, und die Lok bleibt im Lande.

Wolf-Dietger Machel

Beschluß

1. Der am 7. 7. 1990 als Dachverband von Vereinigungen von Modelleisenbahnern, Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunden gebildete Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) löst sich mit Wirkung vom 28. 2. 1991 auf.
2. Gemäß BGB § 48 werden der auf dem 7. Verbandstag 1990 gewählte Vorstand und die auf den Bezirksdelegiertenkonferenzen gewählten Vorstände zu Liquidatoren bestellt.
Die Liquidatoren haben das DMV-Vermögen in flüssiges Vermögen umzuwandeln. Nach Ablauf des Sperrjahres ist der verbleibende Überschuß den Anteilberechtigten zu übertragen (BGB § 51). Das Sperrjahr endet ein Jahr nach öffentlicher Bekanntgabe der Auflösung des DMV als Gläubigeraufruf in den Amtsblättern von Berlin und der fünf neuen Bundesländer. Die öffentliche Bekanntmachung wird durch den DMV-Vorstand (i. L.) bis zum 10. 3. 1991 veranlaßt. Bekannte Gläubiger wie z. B. ehemalige Arbeitsgemeinschaften werden durch diese Veröffentlichung im MODELL EISENBAHNER 5/91 zur Anmeldung ihrer Ansprüche aufgefordert. Der Anmeldung bei den Regionalvorständen ist
1. eine ausgefüllte Liste mit nachstehendem Spaltenbau beizufügen: Lfd. Nummer/Mitgliedsbuch-Nummer/Name/Vorname/letzte Arbeitsgemeinschaft (für die aufgeführten Mitglieder muß bis Dezember 1990 Beitrag gezahlt worden sein);
2. der Inhalt der zukünftigen organisierten Tätigkeit so zu beschreiben, daß sich für die Liquiditoren das Anspruchsrecht eindeutig darstellt.
Die Vermögensabwicklung ist nach folgendem Grundsatz vorzunehmen:
Was von den Mitgliedern des DMV in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten aus Mitgliedsbeiträgen, Zuwendungen und Spenden sowie durch wirksame Öffentlichkeitsarbeit in freiwilliger gemeinschaftlicher Tätigkeit an Vermögenswerten geschaffen worden ist, soll auch zukünftig von in Gemeinschaften organisierten Modelleisenbahnern, Eisenbahnfreunden, Nahverkehrsfreunden und Traditionseisenbahnern für die weitere erfolgreiche Verfolgung ihres Hobbys genutzt werden können.
3. Arbeitsgemeinschaften des DMV und solche, die sich zwischenzeitlich zu Vereinen umgebildet und bis Ende 1990 ihre Verpflichtungen gegenüber dem Dachverband erfüllt haben (insbesondere Beitragsabführung usw.), erhalten die von ihnen bisher genutzten Sachwerte des DMV mit sofortiger Wirkung in ihre eigene Verantwortung übertragen, soweit nicht bilaterale Vereinbarungen zwischen Regionalverband und Arbeitsgemeinschaft anderes bestimmen. Dies gilt auch für die Arbeitsgemeinschaften bzw. Vereine, die sich zu einem regional organisierten Verein zusammengeschlossen haben.
4. Der Verbleib der Vermögenswerte der Arbeitsgemeinschaften, die ihre Tätigkeit ohne Rechtsnachfolger einstellen, regelt sich nach Punkt 6.4. der Finanzrichtlinien.
5. Alle neu gebildeten Vereine haften für die von ihnen bisher eingegangenen Verbindlichkeiten mit ihrem eigenen Vermögen. Sie können keine Ansprüche gegenüber dem DMV geltend machen.
6. Die Vermögenswerte von Regionalvorständen, die sich ohne Rechtsnachfolger auflösen, sind auf die in ihrem Bereich aktiven Arbeitsgemeinschaften bzw. Vereine aufzuteilen. Diese Arbeitsgemeinschaften bzw. Vereine melden ihre Ansprüche bis zum 30. 6. 1991 bei ihrem bisherigen Regionalvorstand an.
7. Nach Erfüllung ihrer Liquidationsaufgaben beenden der Vorstand und die Regionalvorstände des DMV ihre Tätigkeit mit einem die Ergebnisse der Liquidation ausweisenden Beschluß.
8. Historisch bzw. rechtlich bedeutsame Unterlagen über die Tätigkeit der Organe des DMV einschließlich der Liquidation sind den Archiven der jeweiligen Reichsbahndirektionen bzw. Direktionsbereiche zuzuführen.
9. Vermögenswerte des Vorstandes des DMV, die nicht von den Regionalvorständen verwaltet wurden, werden dem Vorstand des BDEF übergeben.

Modell Eisen Bahner

UNSER SCHARFES DANKESCHÖN FÜR NUR EINEN NEUEN ABONNENTEN:

Wer jetzt einen neuen Leser für den MODELL EISENBAHNER gewinnt, bekommt dieses tolle Dankeschön:

● Das praktische Bastelmesser – unentbehrlich in jeder Modellbahn-Werkstatt ● Schneidet Papier, Karton, Kunststoff und vieles mehr ● Scharf wie eine Rasierklinge ● Mit 12 Segmenten pro Klinge.
● Durch einfaches Abbrechen der benutzten Klingenspitze immer wieder scharf.
● Mit 2 Klingen (=24 nutzbaren Segmenten).

NT Cutter A-300 SNAP OFF
STAINLESS STEEL

Für DM 2,50 bietet der MODELL EISENBAHNER Monat für Monat

● Interessante Berichte über neue Systeme und Anbieter ● Fundierte Übersichten und Anleitungen zu neuer Technik ● Besuche in den attraktivsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt ● Vorbild- und Modellvorstellungen aus Ost und West ● Das einzigartige FAHRZEUG-LEXIKON: Stellen Sie Ihr persönliches Archiv zusammen!



WICHTIG: Coupon muß bis zum 29. Mai '91 im Verlag vorliegen!

Ich bin der neue Leser:

B E S T E L L U N G

einer Zeitung/Zeitschrift zu den Bedingungen der Postzeitungsliste und der Postzeitungsvertriebs-Anordnung.

Muß bis zum 29. Mai '91 beim Verlag vorliegen, damit Sie ab Juli Ihren MODELL EISENBAHNER erhalten!

06

Alle Haushaltsangehörigen bestellen unter einer Kundennummer!

ab (Datum) **Heft 7 (3. Juli '91)**

Titel der Zeitung/Zeitschrift **MODELL EISENBAHNER** | Stück

Kundennummer — Bitte eintragen, falls bekannt!

Name, Vorname

Str., Haus-Nr., Wohnungs-Nr., Zustellfach, Postfach | Ort | Postleitzahl

Telefon | Datum, Unterschrift

Ich habe den neuen Leser* gewonnen:

Name

Vorname

Straße, Haus-Nr.

Postfach

☐ W ☐ O

PLZ, Wohnort

*Der neue Abonnent und der Empfänger des Bastelmessers dürfen nicht ein und dieselbe Person sein. MEB 5/91

Coupon einfach ausfüllen und abschicken an:

MODELL EISENBAHNER
Frau Helga Olboeter
Postfach 1410
1086 Berlin

Das Abonnement kostet DM 30,– * inkl. Porto und Verpackung, das Inkasso (vierteljährlich DM 7,50) erfolgt über die Post.

*In Deutschland West kostet das Jahresabonnement (12 Ausgaben) DM 36,– inkl. Porto und Verpackung. Besteller schicken den Coupon an:
MEB-Aboservice
Frau Elke Schöneck
c/o Motor-Presse Stuttgart
Postfach 10 60 36
7000 Stuttgart 10

InterCityExpress

Am 2. Juni 1991 beginnt in Deutschland eine neue Epoche der Eisenbahn, beim Vorbild wie beim Modell: der Hochgeschwindigkeitsverkehr. MEB stellt vor, wie ein InterCityExpress gebaut ist, auf welchen Trassen er fährt, wo und wie er im Heimat-Bw behandelt wird, wie er fahrplanmäßig in die langsamer fahrenden Züge eingebunden ist – und welche Entsprechungen es für die Modelleisenbahn gibt.

60 Jahre »Schienenzepp«

1931 gelang es dem Ingenieur Alfred Kruckenberg, die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu einer Testfahrt mit seinem propellergetriebenen Triebwagen, dem Schienenzeppelin, zu überreden. Das Ergebnis: Weltrekord mit 230 km/h! Alfred B. Gottwaldt berichtet exklusiv für die MEB-Leser.



Bregenzer Waldbahn

Ein Verein betreibt im österreichischen Bregenzerwald die sechs Kilometer lange 760-mm-Schmalspurbahn, die 1983 schon praktisch eingestellt war. Ein Dienstwagen, ein Barwagen, fünf Personenwagen und drei Diesellokomotiven beträgt der Fahrzeugbestand, und an der Wiederinbetriebnahme der schon vorhandenen Dampflokomotive wird intensiv gearbeitet.



Triebfahrzeug-Kennzeichnung DR-DB

Exklusiv im MEB: Die neue gemeinsame Triebfahrzeug-Kennzeichnung. Grundsätze, Triebfahrzeugarten, Umzeichnungspläne, Schmalspur- sowie Museums-Triebfahrzeuge.

100 Jahre Elektrische Halle

MEB berichtet über das erste zusammenhängende Straßenbahnnetz in Deutschland, das seit genau 100 Jahren elektrisch betrieben wird. Wir verweisen gleichzeitig auf die Ausstellung zur Geschichte der Straßenbahn in Halle und in Deutschland in der Lerchenfeldstraße (Stadtschützenhaus) bis 7.Juli 1991 sowie auf die Ausstellung im Roten Turm auf dem Marktplatz in Halle »AEG-Bahntechnik heute und morgen«



Modell Eisen Bahner

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel · (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rolf Jünger · Dietmar Lehmann · Lutz Neve · Andreas Petereit · Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz
Verlagsleiter: Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link · Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin





ALPHA



Die Abenteuer-welt nur für Kinder.



Design, Technik und Abenteuer für Kinder im Vor- und Grundschulalter. Die ALPHA-Spielwelt in bewährter Märklin-Qualität.

Kreatives Verändern und Verwandeln – der Grundgedanke des gesamten ALPHA-Spielsystems. Ob Spoiler-, Labor-, Bus-, Garagen- oder Batterie-Element – alle Elemente haften mit Magneten und sind frei untereinander kombinierbar. So entstehen immer neue Varianten und jedes Kind wird sein eigener Konstrukteur. Mit den ALPHA-Space-Jets in unbekannte Welten. Mit den ALPHA-Trucks ins Abenteuer auf der Straße und mit der ALPHA-Eisenbahn ins Abenteuer auf der Schiene. Selbstverständlich passen die ALPHA-Eisenbahnteile auch ins Märklin H0-Modelleisenbahn-System.

ALPHA – die Spielwelt der neunziger Jahre.

Ihr Fachhändler freut sich auf Ihren Besuch. Und Ihre Kinder mit Sicherheit auch.



ALPHA

Coupon ausschneiden und senden an:

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Postfach 8 60 / 8 80
W-7320 Göppingen.

Jeder Einsender erhält umgehend das ALPHA-Abenteuer-Magazin mit Gewinnspiel und dem gesamten ALPHA-Sortiment.

Vorname ______________________

Name ______________________

Straße ______________________

PLZ/Ort ______________________

